

NEPTUNUS

info marine

27° jaargang nr 182
27° année no 182

4



NEPTUNUS

info marine

december 1979
décembre 1979

27e jaargang nr 4
27e année no 4

LID



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

- gravelines ou grevelinge(n)
par j. verleyen
- de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (IX)
door j. verleyen
- la fin du « graf spee »
par j.m. de decker de brandeken
- maritiem panorama
door h. rogie
- l'évolution recente de notre trafic
par h. rogie
- de klap op de vuurpijl
door fregatkapitein(r)d van houdt w.f.j.
- de zee en de kunst
door n. hostyn
- postzegelnieuws
door eerste meester chef a.a. jacobs
- woorden uit de zeemanskist... over het dek en wat er op
en bij hoort
door oppermeester j.-b. dreesen

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine
info-reserve
neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30 de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration
Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs : C. Béatse, D. Geluyckens, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Poullet, A. Dryepondt, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke, A. Devreese.

neptunus

*présente à ses
lecteurs ses meilleurs vœux
de Noël et de Nouvel-An*

8400 OOSTENDE

BP 17



neptunus

*biedt U zijn beste
wensen aan voor een zalig
Kerstfeest en gelukkig Nieuwjaar*

8400 OOSTENDE

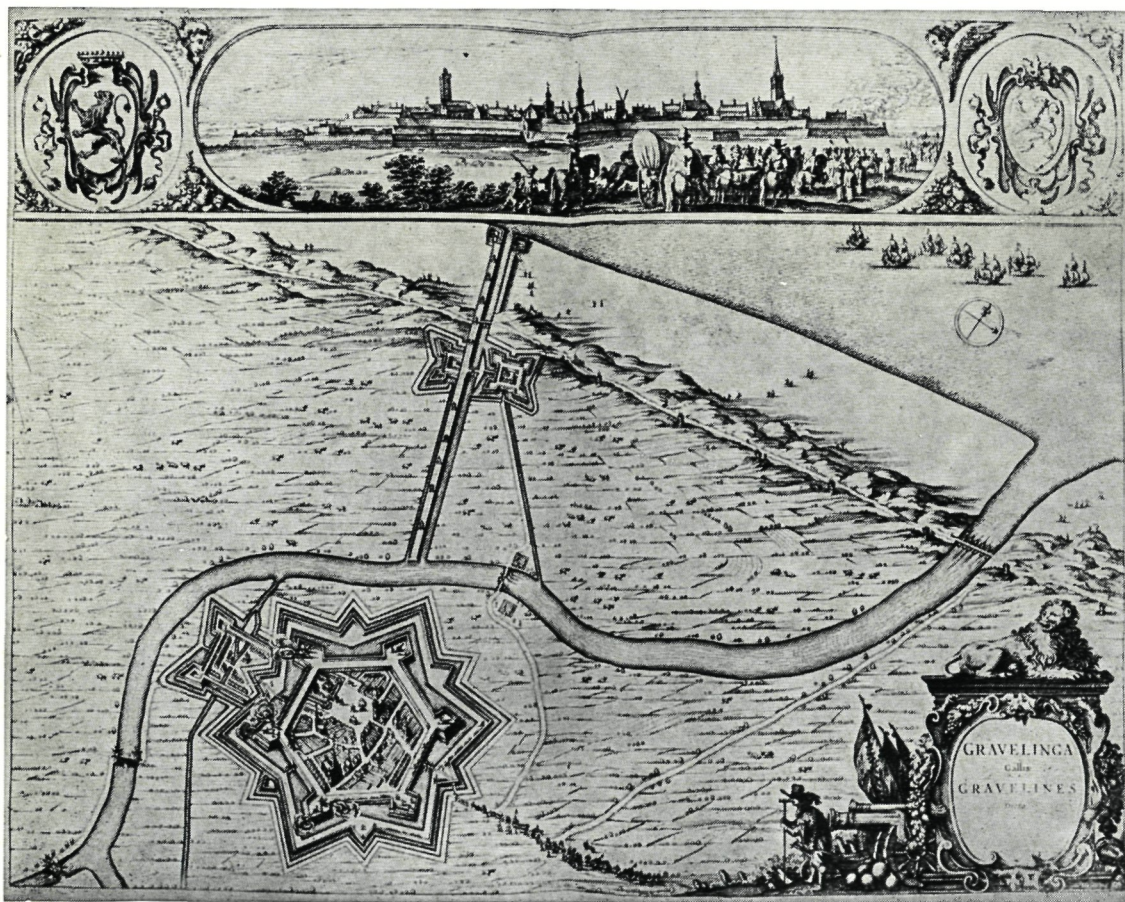
BP 17

Ces pages sont dédiées à la population gravelinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

Gravelines ou Grevelinge(n)

En marge de l'activité navale belge 1914-1918 (X)

Par J. Verleyen



HUITIEME PARTIE : 1598-1635 : 37 années de paix au Sud et 13 au Nord...

Par la conclusion de la Paix de Vervins, le 2 mai 1598, la frontière méridionale des Pays-Bas allait connaître une période de paix de 37 ans, à quelques jours près. C'est, en effet, en mai 1635 que la guerre allait être déclarée par la France. Gravelines va donc perdre, pendant ce temps, son rôle d'avant-poste côtier toujours menacé, rôle qu'elle jouait depuis longtemps. Trente-sept ans est peu de choses dans l'Histoire quand on considère les événements avec le recul du temps mais, pour celui qui vit ces années, cette paix est très appréciable. Nous entendons continuellement nos hommes politiques actuels répéter, avec une évidente satisfaction, que l'Europe occidentale, grâce à sa vigilance et à son union, connaît la paix depuis 35 ans et, en réalité, ces 35 ans ne sont même pas complètement révolus. Cette ambiance de paix va encore se renforcer par le fait de la conclusion avec les Provinces-Unies de la « Trêve de Douze Ans » (d'août 1609 à août 1621). Cette trêve ayant été précédée d'une suspension des hostilités durant un an, on peut parler de 13 ans de paix sur la frontière nord de nos provinces.

Cette période coïncide avec le règne des Archiducs Albert et Isabelle et avec le gouvernement d'Isabelle après la mort de son époux. Sur place, cette période coïncide également plus ou moins avec les gouvernements de Philippe de Guernonval (neveu de Valentin de Pardieu, mort sans enfants en 1595, comme nous l'avons vu) et de son fils Hubert de Guernonval qui prit fin en 1636. Les historiens grands et petits ont généralement considéré cette « période des bons Archiducs » comme une ère de relèvement, de reconstruction de nos provinces qui avaient tellement souffert. Certains, plus prudents, ont caractérisé cette période par l'opposition de la splendeur, comme P.P. Rubens p. ex. et du marasme économique. Actuellement, certains trouvent de bon ton de critiquer cette époque pour la « contester » et faire pièce aux louanges dont elle a été couverte. Nous allons rester dans la bonne vieille tradition mais sans exagérer. Nous allons noter les événements extérieurs susceptibles d'influencer de près ou de loin notre ville. Ces événements se limitent au conflit avec le Nord : poursuite des hostilités avant la trêve de 12 ans, la trêve elle-même et la reprise des hostilités après la trêve. Au point de vue intérieur, nous allons noter quelques travaux publics qui intéressent la région et quelques travaux qui intéressent la ville même.

Notons enfin que les Archiducs se sont vu confier nos provinces par l'acte de cession du 6 mai 1598 mais qu'ils ne sont arrivés chez nous que plus d'un an après. C'est, en effet, le 20 août 1599 qu'ils arrivent à Thionville. Cette place-forte qui est demeurée connue comme garde-frontière sur la ligne de chemins de fer vers la Suisse et l'Italie, faisait encore partie du Duché de Luxembourg. Nos Archiducs étaient venus par le long « chemin de ronde » terrestre dont nous aurons à reparler. Le décalage des dates témoigne de la longueur du trajet.

La poursuite des hostilités au Nord...

Les Archiducs étaient à peine installés qu'une menace grave se fait sentir sur la côte où les Provinces-Unies tiennent toujours Ostende. Maurice

de Nassau pénètre en Flandre avec une nombreuse armée et met le siège devant Nieuport, c'est-à-dire la porte côtière Nord du Westhoek. Le 2 juillet 1600, l'armée espagnole est défaite sévèrement devant la ville, l'Archiduc y est même sérieusement blessé mais la ville demeure entre ses mains. Ce n'est que le 21 septembre 1604, après un siège de trois ans, qu'Ostende sera reprise. (*) Mais, un mois plus tôt, le 20 août 1604, Sluis (qui avait été reprise le 5 août 1587 et où Valentin de Pardieu avait perdu un bras) était retombée aux mains des Provinces-Unies. Un succès compensait, en somme, l'autre et nos voisins du Nord affirmaient même qu'ils n'avaient pas perdu au change. C'est de Sluis, en effet, que la petite escadre de galères de Frederico SPINOLA inquiétait encore la Marine des Provinces-Unies qui bloquait l'Escaut. Cette marine va, du reste, en s'enhardissant. Non seulement, elle a affirmé sa supériorité devant Nieuport en 1600 et elle se trouve à l'aise depuis la prise de Sluis, mais elle commence à se permettre d'inquiéter la flotte d'Espagne au loin. C'est en 1607 qu'un combat naval près de Gibraltar donna à Jacob van HEEMSKERKE (nom toujours mis à l'honneur dans la Koninklijke Marine) la mort et la gloire. Pour Gravelines, la menace s'est tout de même éloignée grâce à la reprise d'Ostende.

La trêve de Douze Ans...

Cette période, qui a permis à nos provinces de reprendre vraiment leur souffle, a fait l'objet de beaucoup d'études récentes et de critiques. Elle a été étudiée notamment, sous un jour nouveau, par Michel DEVÈZE ; Doyen de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Reims, étude à laquelle nous allons revenir plusieurs fois (*). En soi-même, la conclusion de la trêve constituait déjà une reconnaissance « de facto » de l'existence des « Provinces-Unies » puisque l'on traitait avec elles alors que les Archiducs avaient reçu la souveraineté sur l'ensemble des XVII Provinces. De plus, les Provinces-Unies vont avoir l'occasion, grâce à la trêve, de se tailler une place énorme sur mer et dans les colonies. Amsterdam devient le grand port qui remplace Anvers bloqué et abandonné. Des navires sont construits et des compagnies se forment pour naviguer et commencer avec les pays lointains. On peut dire, dit le Professeur DEVÈZE que durant ces années de la trêve, les Hollandais prennent pied (pas toujours définitivement dès la première fois) dans toutes les régions du monde qui deviendront leurs colonies, aux Indes Occidentales (Antilles), à Suriname et aux Indes Orientales (Indonésie). Ces prises de possession se font au détriment des comptoirs et colonies espagnols mais surtout portugais car le sort du Portugal est uni à celui de l'Espagne pour le moment. Ces pertes subies principalement par le Portugal seront une des causes de sa révolte ultérieure contre l'Espagne. Les pertes subies par le Portugal et l'Espagne seront une des causes de la volonté de reprendre la guerre à l'expiration de la trêve de douze ans

(*) Du 5 juillet 1601 au 21 septembre 1604.

(*) Michel DEVÈZE, Doyen de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines et Président de l'Université de Reims. - L'Espagne de PHILIPPE IV (1621-1665 Siècle d'Or et de Misère) - Société d'Édition d'Enseignement Supérieur Paris - Tome I édité en 1970 et Tome II édité en 1971.

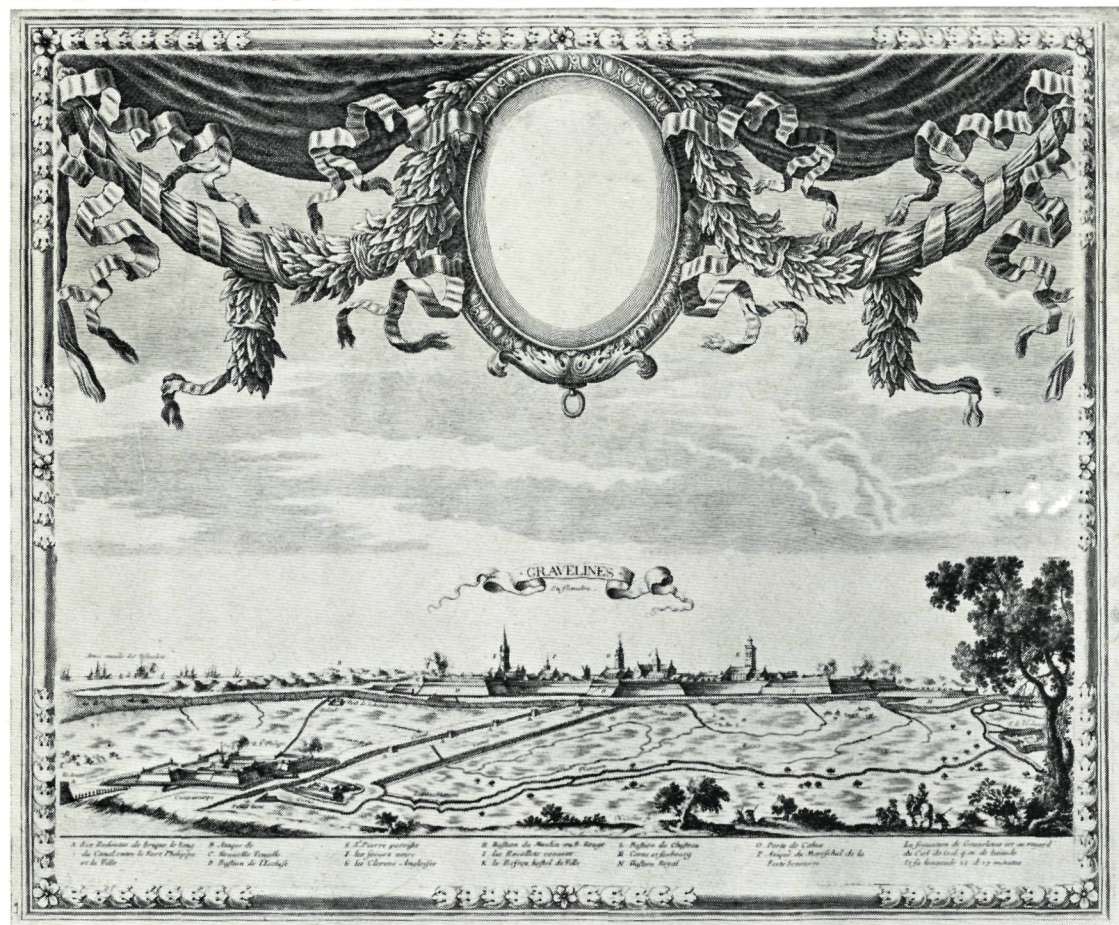
qui va devenir prédominante dans la péninsule ibérique. Le slogan est demeuré connu : « Nous avons perdu plus en douze ans de paix qu'en quarante ans de guerre ». On apprécie donc plus la paix dans nos provinces méridionales des Pays-Bas, directement menacées par les horreurs de la guerre qu'en Castille ou au Portugal où l'on ne prend en considération que les revers lointains. Les Hollandais pénétrèrent même en Méditerranée et cherchent à s'allier avec la République de Venise, grande puissance maritime à l'époque. Cette alliance avec Venise est une révélation des études du Professeur DEVÈZE affirme notre ami Jean DAMS. Nous pouvons illustrer cette flambée de l'expansion maritime et coloniale hollandaise par un exemple qui nous touche tout particulièrement. Tous ceux qui s'intéressent au passé maritime belge connaissent, plus ou moins, l'histoire de ce Jacques LEMAIRE, natif de chez nous et devenu Hollandais, qui découvrit le détroit qui porte son nom. Et bien, cette histoire se passe en plein pendant la trêve de douze ans. Henry DE VOS, déjà cité, nous dit à ce propos qu'une expédition fut organisée pour la recherche d'un passage sud-ouest préconisé par Plancius. Une « Compagnie Australe », fondée par le Tournaisien Isaac LEMAIRE, émigré à Amsterdam depuis 1585, venant d'Anvers, équipa deux

navires, le « Hoorn », fuste commandée par Cornelius Schouten de Hoorn et le trois-mâts « Eendracht », sous les ordres de Jacques LEMAIRE, né à Anvers et fils du promoteur de l'entreprise. Après onze mois de navigation, la flotille arriva en Patagonie, en décembre 1615. Au cours d'un abattage en carène, le « Hoorn » prit feu et fut perdu. L'« Eendracht » continua le voyage et en janvier 1616, embouqua un nouveau détroit séparant la Terre de Feu d'une terre nouvelle qui fut appelée « Terre des Etats ». Le nouveau passage s'appela le « Déroit de Lemaire ». Le 29 janvier 1616, on découvrit deux îles, les îles « Barnevelt » et un promontoire élevé, le cap « Hoorn » du nom de la cité qui avait soutenu l'effort de Lemaire.

Ainsi, pendant que nos provinces vivaient repliées sur elles-mêmes, la jeune marine hollandaise se lançait sur toutes les mers du monde. Cette prospérité rapide fut partiellement compromise et, dans l'ensemble, mise en veilleuse par la reprise des hostilités. Aussi, ne faut-il pas s'étonner que ce que le Professeur Michel DEVÈZE appelle, à juste titre, le « Parti des gros marchands d'Amsterdam » sera peu favorable à la reprise des hostilités qui seront conduites avec mollesse et sera, au contraire, favorable à la conclusion de la paix qui lui

Cliché : Bibl. Royale ALBERT 1er-Cabinet des Estampes

La « Ville aux cinq tours » de jadis : de g. à dr. E. Eglise paroissiale (haute flèche disp.) ; F. Soeurs Noires (disp.) ; G. Clarisses Anglaises (disp.) ; I. Récollets (disp.) ; K. Beffroi-Panorama lors du siège de 1644 dans l'Album des « Plans et Profils pour suivre les campagnes et sièges du Roy » de Sébastien de BEAULIEU.



permettra de profiter des avantages acquis durant la trêve. Mas, pour cela, il leur faudra attendre plus d'un quart de siècle ce qui ne fera qu'aviver leurs regrets.

Une série de grands travaux hydrauliques...

Nos régions, repliées sur elles-mêmes, cherchent à briser l'isolement qui les étouffe et à retrouver un accès vers la mer, en dépit du blocus de l'Escaut. En 1613, on commence à creuser le canal de Bruges à Gand. Il sera achevé en 1621 et poursuivi jusqu'à Plassendale. Il n'atteindra Ostende qu'en 1660.

En 1618, l'Archiduc Albert entreprend de creuser un chenal avec écluse unissant Gravelines à la mer. Ce projet avait déjà été présenté vers 1360, ainsi que nous l'avons dit, par la châtelaine de Gravelines, Iolande de Flandre, comtesse de Bar, Dame de Cassel, Dunkerque, Gravelines et autres lieux et n'avait pas été réalisé (NEPTUNUS 1978/1979 no. 5). Les travaux de 1618 sont à peine entamés que la France proteste alléguant qu'il s'agit là d'une violation de la clause du Traité de Vervins interdisant la construction ou le renforcement de fortifications sur la frontière méridionale des Pays-Bas. Le Gouverneur de Guernonval tente de poursuivre les travaux en faisant valoir qu'il a reçu des ordres de la Cour de Bruxelles. Celle-ci, toutefois, informée des protestations françaises, décide d'abandonner les travaux. Ceux-ci ne seront repris qu'à la déclaration de guerre en 1635.

En 1619, le célèbre Wenceslas Cobergher (1557-1634) entame avec succès l'assèchement des moères. Ce travail sera détruit, une première fois, en 1646, lorsque la région fut remise sous eau pour protéger Dunkerque. Il sera encore repris et détruit ultérieurement mais le canal extérieur d'écoulement, le « Ringsloot » existe toujours et constitue une attraction touristique des deux côtés de la frontière actuelle.

En 1624, apparaît dans la région un personnage très curieux, Michel-Florent Van Langren qui s'intitulait lui-même « cosmographe et mathématicien de Leurs Altesses Sérénissimes » (c.à.d. les Archiducs). L'historien belge Alphonse WAUTERS s'est attaché à cette figure méconnue. Dans le tome XI de la Biographie Nationale (tome édité en 1890/1891), il nous en donne une bonne notice biographique en s'excusant de n'avoir pu réunir plus de renseignements au sujet d'un homme aussi intéressant. Ce qui est curieux, c'est que Jean-Baptiste VIFQUIN, déjà cité, qui a publié son ouvrage sur les voies navigables en 1842, donc une cinquantaine d'années avant celui d'Alphonse WAUTERS, donne également beaucoup d'importance à ce personnage. Il nous dit qu'en 1624, Michel-Florent Van Langren fut chargé par l'Archiduchesse de rechercher lequel des ports de Gravelines, Dunkerque et Nieuport convenait le mieux pour la création d'un port militaire et de commerce. Il ne retint ni Gravelines ni Nieuport mais bien Dunkerque à condition d'aménager un nouveau chenal unissant l'arrière-port à la mer par Mardick. Ce projet fut réalisé par Louis XIV dans les dernières années de son règne, après la démolition forcée de Dunkerque. Ce travail n'eut qu'une existence éphémère puisqu'il dut être démolí, sur ordre des Anglais en 1717. Notons que la Communauté Urbaine de

Dunkerque procède actuellement à la remise en valeur des ruines de l'écluse de ce défunt chenal de Mardick. Puisque Marcel-Florent Van Langren (*) ne mérite pas la gratitude de Gravelines, nous n'en dirons pas plus, pour le moment. Mentionnons cependant qu'il est l'auteur d'une carte, dressée en 1624, donnant le tracé du canal Nieuport-Furnes-Dunkerque existant à l'époque, canal appelé sur la carte « Brugse Vaart ». Il fut modernisé, quelques années plus tard, peu avant la perte de cette région.

Nous verrons, en parlant des opérations militaires relatives à la reprise des hostilités avec les Provinces-Unies, pourquoi l'Archiduchesse s'intéressait tellement à Gravelines, Dunkerque ou Nieuport. Ne quittons pas le domaine des voies hydrauliques au temps d'Isabelle sans mentionner simplement son grand projet d'établir une jonction entre la Meuse et le Rhin, sans passer par les Provinces-Unies. Ce projet qui est connu sous le nom de « Fossa Eugenia » (deuxième prénom de l'Archiduchesse), dut être abandonné par suite des succès militaires de l'adversaire. Chose curieuse, il devait être repris par le « Royaume de Hollande » créé par Napoléon, cette fois sous le nom de « Canal du Nord ». Il fut, à nouveau, abandonné en 1810 lors de l'annexion du Royaume à l'Empire. Chose beaucoup plus curieuse encore, le long fossé d'alimentation en eau, au départ de Maastricht, fossé qui avait été réalisé, devait servir au Waterstaat du Royaume des Pays-Bas (réunis) pour réaliser le « Zuid-Willemsvaart » de Maastricht à Bois-le-Duc, dont une partie traverse le territoire belge actuel.

Constructions religieuses et civiles...

Il est connu que la « période des Archiducs » se caractérise par une flambée de constructions religieuses. Non seulement, on a réparé ce qui avait été détruit ou endommagé mais on a édifié quantité de constructions neuves. On a dit que, dans ce XVII^e siècle, on a édifié plus de couvents et d'églises que durant plusieurs siècles antérieurs. Ces constructions nous amènent à parler d'ordres religieux nouveaux qui vinrent s'établir chez nous à cette époque. Notre regretté ami Maurice TORRIS, qui avait particulièrement étudié cette question, nous a laissé quelques notes que nous publions avec reconnaissance.

« Les Sœurs Noires »

« Avant la période qui nous intéresse pour le moment, il n'y avait à Gravelines qu'une seule congrégation religieuse : les sœurs hospitalières du Tiers Ordre de Saint François, dites 'Sœurs Noires'. Elles arrivèrent à Gravelines en 1490, sur l'appel du Magistrat. Une convention, signée le 12 septembre, précisait leurs obligations. Elles devaient, notamment et dans certaines limites, recevoir les pèlerins de passage, soigner les malades à domicile, recevoir dans leur établissement ceux qui étaient gravement atteints, le tout gratuitement pour les pauvres et moyennant argent pour les autres.

(*) F. GEVAERT, dans les articles publiés dans NEPTUNUS au sujet d'Ostende parle également de M.F. Van Langren. Celui-ci s'est occupé d'Ostende après la perte de Gravelines et de Dunkerque (NEPTUNUS 1975-1976 no. 6 et 76/77 no. 1).



L'archiduchesse Isabelle (maître inconnu) « K.R. Berquinmuseum » Nieuport.
Avec la gracieuse permission de la Ville de Nieuport.
Cliché A.C.L. Bruxelles.

« A partir de 1583, elles prirent en sus la direction « de l'hôpital militaire qui venait d'être fondé. Cette « charge devint par la suite leur principale occupation.

« Leur couvent, ainsi que l'hôpital, étaient situés « rue de la République actuelle, aux emplacements « actuels de l'Hospice, de la Banque Scalbert et du « terrain voisin. Elles possédaient une importante « chapelle. Le nombre des religieuses était de 15 « environ. Au XVIII^{ème} siècle, l'Hôpital comportait « 100 lits à deux personnes. La chapelle des sœurs « noires fut fermée le 15 août 1791 et les objets du « culte furent transportés à Bergues en novembre « 1792.

« Les Pauvres Clarisses Anglaises :

« Les dames clarisses anglaises se sont établies « à Gravelines vers la fin du XVI^{ème} siècle, à « l'époque du règne d'Elisabeth, au moment du « séisme qui eut lieu en Angleterre et qui eut en « partie pour motif la bulle du Pape Pie V, déliant « les Anglais de leur serment de fidélité à l'égard « de leur souveraine. Elle fut suivie de persécutions « contre ceux qui professaient le culte catholique « romain.

« Quelques années après leur arrivée, elles s'adres- « sèrent à l'Archiduc Albert, gouverneur des Pays- « Bas, pour lui demander la permission d'établir un « couvent à Gravelines. Il les y autorisa par lettres « patentes datées de Bruxelles le 7 octobre 1608 « sous les conditions qu'elles se doteraient de leurs « propres deniers et ne seraient à charge ni à « l'Etat ni aux habitants.

« Dès lors, sous la direction des deux premières

« abbesses, Marie Coudge (1608-1613) et Suzanne « Gage (1613-1615), les religieuses clarisses anglai- « ses commencèrent à fonder leur établissement « qui avait pour but l'instruction des jeunes de- « moiselles, d'après les statuts généraux de l'Ordre « de Sainte Claire, donnés par Saint François d'As- « sise, approuvés par le Pape Innocent IV et connus « de tout le monde chrétien.

« Lorsque Gaston d'Orléans entra dans la ville, « après le siège de 1644, c'est dans l'église de ces « religieuses qu'il fit chanter le « Te Deum » car « c'était le seul monument qui n'avait pas souffert « du siège et du bombardement. Il fit du reste « octroyer aux sœurs, et sur le trésor royal, une « gratification annuelle de 600 fr. dont elles jouirent « jusqu'à la Révolution.

« A l'origine, ces religieuses étaient au nombre de « plus de 60 dames de chœur. Leur couvent était « considéré comme la maison mère de l'Ordre. Sous « Elisabeth Tildesley, abbesse de 1615 à 1654, la « communauté prospéra si bien que les Clarisses « purent contribuer à l'établissement de 5 à 6 cou- « vents de ce genre à Rouen, Aire, Ypres et Dunker- « que où elles envoyaient des sœurs instruites pour « diriger ces maisons à mesure qu'elles se formaient. « Elles subsistaient toutes en 1790.

« Depuis l'année 1760, le couvent de Gravelines « était réduit à 30 religieuses. Ce nombre était suf- « fisant pour remplir l'objet de leur destination prin- « cipale consacrée à élever dans les principes de « la religion catholique romaine 20 à 30 demoiselles « anglaises et irlandaises.

« Leurs revenus consistaient en 400 arpents de terre « divisés en plusieurs petits corps de ferme, ce qui « leur permettait de jouir d'un revenu de 3.000 fr., « indépendamment des secours qu'elles ont toujours « reçus des familles anglaises auxquelles elles « étaient alliées et du prix des pensions des jeunes « filles.

« La Révolution les priva de toutes ces ressources « et elles furent forcées de quitter Gravelines. Un « arrêté du Comité de Salut Public de 1795 leur « permit de sortir de France. Elles se réfugièrent « en Angleterre, dans la famille de Buckingham qui « mit à leur disposition le château de Gosfield dans « le comté d'Essex où elles firent œuvre.

« Les habitants de Gravelines n'avaient pas perdu « le souvenir des vertus et bienfaits de ces religieu- « ses et, par une déclaration du conseil municipal, « elle manifesta le désir de les voir rétablies dans « leur couvent.

« Lorsque la communauté revint à Gravelines, le 6 « décembre 1814, elle ne comportait plus que 7 « religieuses et elle trouva le couvent en ruines. « Pendant 12 à 15 ans, il avait reçu les destinations « les plus arbitraires. On y avait logé les prison- « niers de guerre et il avait servi de magasins mi- « litaires pour les approvisionnements de siège. De « plus, les circonstances avaient changé et s'étaient « retournées contre les religieuses. Les jeunes de- « moiselles anglaises préféraient soit la liberté soit « se cloître en Angleterre. Le pensionnat n'eut plus « qu'une mince clientèle. En outre, la communauté « se réduisit du fait de la vieillesse des sœurs « qui n'étaient plus que 2 en 1836 : l'abbesse Mar- « guerite Cuelle et Jeanne Lathan. C'est alors que « pour assurer la poursuite de leur objectif prin- « cipal qui était l'éducation des jeunes filles, elles « firent appel aux Sœurs Ursulines de Boulogne. « Celles-ci furent autorisées à s'établir dans le cou-



La « Place d'Armes » à Gravelines en 1827 par Goblain del Baugean avec le Beffroi de 1621, l'ancien couvent des Récollets et l'ancienne Mairie (à gauche).
Collection Marcel LAIDEZ à Gravelines.

« vent, le 12 juin 1838, conscientes de succéder à « un héritage de 210 années de sacrifices et de « travail.

« L'arrivée des Dames Ursulines de Boulogne en-
« traina la fermeture d'une petite école dirigée par
« les Sœurs de la Providence de Rouen. Cette éco-
« le existait déjà en 1758 et elle était installée rue
« Saint Pierre. Les sœurs n'étaient du reste qu'au
« nombre de deux et elles enseignaient la lecture,
« l'écriture et le catéchisme aux enfants pauvres.
« L'école disparut lors de la Révolution mais fut ré-
« tablie de 1827 à 1838.

« Les Clarisses anglaises promettaient la stricte
« observance à la règle de Sainte Claire en prenant
« le voile noir. Elles vivaient cloîtrées, consacraient
« leur vie aux exercices de piété et apprenaient aux
« jeunes demoiselles anglaises ou françaises la
« religion catholique romaine et les langues. Elles
« trouvaient dans les nombreuses privations aux-
« quelles elles s'astreignaient le moyen de faire des
« aumônes et de secourir de pauvres familles.

« Les Récollets :

« Le 4 mai 1630, le Révérend Père Provincial du
« Prieuré des Flandres des Récollets se présenta
« devant le Magistrat de Gravelines afin d'obtenir
« de sa part l'autorisation d'y fonder un couvent.
« Satisfaction lui fut donnée séance tenante à condi-
« tion, d'une part, que cela ne coûterait rien au
« Magistrat et, d'autre part, que les religieux s'en-
« gagent à visiter les malades et pestiférés en cas
« d'épidémies, à assister le clergé paroissial et à
« se conformer aux lois et réglemens de la cité
« et de l'Eglise.

« Le couvent fut aussitôt bâti. Il était situé entre la
« rue de Dunkerque et le rempart entre la rue Au-
« pick prolongée et la rue Carnot prolongée. D'après
« les plans de l'époque, le couvent formait un en-
« semble de vastes bâtiments avec une imposante
« chapelle. Le tout fut dédié à Saint Roch.

« Les Récollets exécutèrent exactement les condi-
« tions imposées. Appliquant la règle de Saint Fran-
« çois, ils vivaient de la charité du peuple ainsi
« que des honoraires de leurs messes et sermons.
« Ils prêchaient à l'église paroissiale les Stations
« d'Avent et de Carême et, en sus, fournissaient un
« aumônier à l'Hôpital Militaire.

« A partir de 1661, ils enseignèrent les Humanités
« mais le Magistrat accepta de les aider dans cette
« nouvelle tâche. Il versa, en effet, à chaque maître
« l'équivalent de 20 florins par an et lui fournit un
« habit neuf tous les trois ans.

« Les Récollets, dont le nombre variait de 12 à 14,
« disparurent à la Révolution. Ils furent expulsés
« en laissant des regrets dans le cœur des citoyens
« gravelinois qui les aimaient. Leur belle bibliothè-
« que de 1.800 volumes fut transportée à Bergues.
« Le mobilier et les objets du culte furent dispersés.
« Ils ne revinrent jamais à Gravelines par la suite. »

En remerciant encore Maurice TORRIS, il ne nous
reste qu'à regretter que les couvents et surtout les
chapelles de ces ordres religieux aient totalement
disparu. Leurs clochetons enjolivaient le panorama
de la ville comme nous le prouvent des gravures
d'époque. Peut-être aussi aurions-nous trouvé là
des vestiges d'architecture baroque propre à cette

période comme on peut encore en voir en d'autres villes de Flandre française : le Mont de Piété de Wenceslas Cobergher à Bergues (actuellement le musée que dirige avec tant d'amour et de science Mademoiselle Thérèse VERGRIETE), la Chapelle des Jésuites à Cassel ou le Couvent des Augustins à Hazebrouck. Jusqu'il y a quelques années le couvent des Clarisses anglaises fut évoqué par le couvent des Ursulines qui lui succéda. Lorsque les Ursulines durent quitter la ville, en octobre 1907 en exécution des lois sur l'expulsion des congrégations religieuses, ce fut dans une ambiance d'émeute car l'opposition à ces mesures était très vive au sein de la population. Comme les Clarisses anglaises, lors de la Révolution, elles s'embarquèrent pour l'Angleterre à Calais. Le couvent devint alors l'Ecole Publique. Il a été démolí pour permettre le percement d'une rue au centre de la vieille ville.

Il nous faut aussi mentionner la construction d'un édifice civil à cette époque. Il s'agit du beffroi construit en 1621 très certainement en remplacement d'un beffroi plus ancien. Comme l'église paroissiale, cet édifice a subi des vicissitudes diverses et a été reconstruit au siècle dernier. Nous y reviendrons au moment opportun mais retenons que le beffroi de 1621, tout en ressemblant très fort au beffroi toujours actuel, était plus frêle que celui-ci.

La reprise des hostilités avec les Provinces-Unies...

Nous avons gardé ce point pour la fin de cette partie car la poursuite de la guerre entre l'Espagne et les Provinces-Unies servira la France, en 1635, lorsqu'elle va reprendre les hostilités.

La trêve de douze ans expirait en août 1621. Peu avant cette date, se produisent, coup sur coup, deux événements qui n'auront cependant pas d'influence sur l'évolution de la situation. Le Roi d'Espagne Philippe III meurt le 31 mars de cette année et l'Archiduc Albert le suit dans la tombe le 13 juillet. Isabelle demeure seule comme gouvernante. Chez nous, on souhaite que la paix continue. En Hollande les « gros marchands d'Amsterdam » sont peu favorables à la guerre et forment une véritable opposition au Stathouder Maurice de Nassau qui est partisan de l'énergie. En Espagne, on est tout-à-fait favorable à la reprise de la guerre et on aspire à voir cette période durant laquelle on a perdu plus en 12 ans de paix qu'en 40 ans de guerre prendre fin. Il est vrai, nous dit le Professeur Michel DE-VÈZE que l'Espagne, qui vit dans un siècle d'or, ne se rend pas compte des revers subis comme la perte de l'Invincible Armada de 1588 mais est toujours persuadée de sa suprématie mondiale et de sa richesse sans fin. Il faut dire que si elle est maintenant faible sur mer, elle possède toujours une excellente armée supérieure à toutes les forces adverses par son organisation et la valeur de ses chefs, vieux militaires qui n'ont jamais connu rien d'autre que l'armée et la guerre depuis leur jeunesse. Justement, un excellent nouveau commandant militaire vient d'être désigné pour nos provinces en la personne d'Ambroise SPINOLA.

Les hostilités reprennent cependant très mollement et il faut attendre le 23 avril 1625 pour enregistrer un succès, mais alors un succès retentissant, d'Ambroise SPINOLA. Il s'empare de Breda, un des maillons de la défense méridionale des Provinces-Unies. La route de l'invasion est peut-être ouverte et, du coup, les sentiments évoluent au Nord et le pacifisme perd des adeptes.

En cette même année 1625, l'Archiduchesse passera toute la saison d'été à Dunkerque. Face aux Provinces-Unies déjà fortes sur mer et ne recevant de l'Espagne qu'un soutien naval insuffisant, Isabelle va véritablement improviser une force navale efficace avec les moyens dont elle dispose sur place, en hommes et en matériel. Pour fournir cette marine, on avait d'abord compté, en 1624, sur Bergues mais, dès 1625, c'est Dunkerque qui s'en chargera et avec succès. Ce port avait, du reste, été recommandé par Michel Florent Van Langren, en 1624, de préférence à Gravelines et à Nieuport mais à condition d'aménager un nouveau chenal aboutissant à la « fosse » (diepte) de Mardick dont l'accès était protégé par un banc de sable. C'était un mouillage idéal, à proximité de Dunkerque, pour y attendre des ordres ou des vents favorables. En 1622, venait d'être construit le fort de Mardick pour protéger le mouillage du même nom. Ce fort pouvait contenir une garnison de 4.000 hommes et les plans en furent dressés par l'Ingénieur Jan Camel, nous dit Bert BIJNENS. Plus tard, Vauban jugera le fort inutile et le fera démouler. Pendant une vingtaine d'années, on allait venir mouiller « sous le Fort Mardyck », dans la fosse du même nom. Malheureusement, si l'on avait bien travaillé pour protéger le mouillage de Mardyck, on ne réalisa pas le projet présenté par Van Langren d'unir ce mouillage à Dunkerque par un canal avec écluse formant lui-même un port abrité. Il fallut se contenter du chenal existant alors à Dunkerque, chenal difficile d'accès et enclin à s'ensabler. On allait voir plus tard ce qu'il en coûterait.

Ceci n'empêcha pas Isabelle de trouver à Dunkerque des amiraux et des capitaines par dizaines, dont les plus célèbres furent Michel Jacobsen et Jacques Colaert (pour ne citer que ceux-là) et des équipages d'une bravoure surhumaine. C'étaient des gens qui préféraient se faire sauter plutôt que de se rendre aux Hollandais et si, par extraordinaire, ils tombaient vivants entre les mains de l'ennemi et qu'ils étaient amenés à Enkhuyzen sur la Zuyderzee et sommés d'abjurer la religion catholique et de devenir adeptes de l'Eglise Réformée, ils préféraient être pendus « pour leur prince naturel et la Religion ».

Les capitaines flamands ayant pris en horreur, dès l'abord, les lourds galions espagnols venus des chantiers de la côte Cantabrique (Nord de l'Espagne) parce qu'ils étaient trop lourds et trop lents, nos constructeurs navals de Dunkerque et d'Ostende créèrent, de toutes pièces, un nouveau type de navire de guerre et ce au départ d'une coque de bateau de pêche. Ce fut la frégate, bâtiment moins lourdement armé que le galion mais qui compensait plus que largement cette apparente faiblesse par une rapidité et une souplesse étonnantes (*).

L'année 1628 n'amène rien de bon. Le 3 janvier, Spinola doit quitter les Pays-Bas où il avait fourni les preuves de sa valeur et où il constituait un gage de sécurité pour l'avenir. La même année, Piet HEIN, près de la Havane à Cuba, s'empare de la « flotte d'argent » (15 galions chargés d'argent, d'or, de perles, d'indigo et autres choses précieuses). C'est la fameuse « Zilveren Vloot ».

Isabelle mourut le 28 novembre 1633 et fut remplacée par le Cardinal Infant d'Espagne. Déjà de sombres projets se tramaient en France.

(à suivre)

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (IX)

Door J. Verleyen

—Het verlies van de O.88 «John»

De Belgische vissersvaartuigen waren niet alleen bij de ontruiming van de Franse havens bedrijvig. Wij zullen voorlopig dit onderwerp verlaten om het verlies van een bewapende diepzeetreiler, ingevolge een aanval van de Luftwaffe, te vertellen. Degeren die de talrijke verhalen «Perte du...» van onze, nog altijd betreurde, medewerker P.E. SCARCEAUX, hebben gelezen, zullen mogen vaststellen dat grote vissersvaartuigen soms hetzelfde lot hebben gekend als de vaartuigen van de koopvaardij. Men zoekt tevergeefs een verschil.

Dit verhaal zal ons ook de gelegenheid geven om twee hu'den te brengen; een hulde aan de (nu niet meer actieve) voornaamste rederij «Pêcheries à Vapeur» en een hulde aan de Belgische bewapende treilers die, tijdens de eerste wereldoorlog, in de Britse Royal Navy hebben gediend en die, langs Belgische zijde, in de vergetelheid zijn geraakt.

De heer John BAUWENS, de rederij «Pêcheries à Vapeur» en de 4 «John's»...

De heer John BAUWENS is geboren te Oostende, op 31 maart 1866, alwaar hij overleed op 3 augustus 1955. Een gans leven, van bijna 90 jaar, heeft hij aan de visserij en vooral aan de verre visserij, gewijd. Reeds vanaf 1883 was hij reder van een sloep, de O.55 «Jacqueline». In 1896 was hij stichter van de N.M. «Pêcheries à Vapeur» met een kapitaal van 500.000 fr. dat opliep tot één miljoen in 1897 en tot 1.500.000 fr. in 1898. Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog, beschikte de rederij over een vloot van 8 stoomtreilers

Op dit ogenblik was de heer John BAUWENS reeds een pionier geweest in de moderne Belgische visserij. Hij had namelijk de Belgische vissersvaartuigen uitgerust met de eerste koelkamers en de eerste apparaten van «T.S.F.» (zoals men zegde). In 1906 had hij aan de stichting van het «Koninklijk Werk IBIS» deelgenomen.

Vóór de aankomst van de vijand te Oostende (15 oktober 1914), vertrok John BAUWENS met zijn acht stoomtreilers naar Engeland. Hij was toen 48 jaar oud en vestigde zich te Milford Haven om, vanuit deze oorlogsthuishaven, zijn vloot te bestuderen. Op 30 januari 1917, werd de O.83 «Marcella» door een U-boot getorpedeerd. Op het einde van 1917 werden de boten gemilitariseerd en bewapend. Het was normaal dat, onder de boten van de rederij, één ervan de naam van «John» had gekregen en

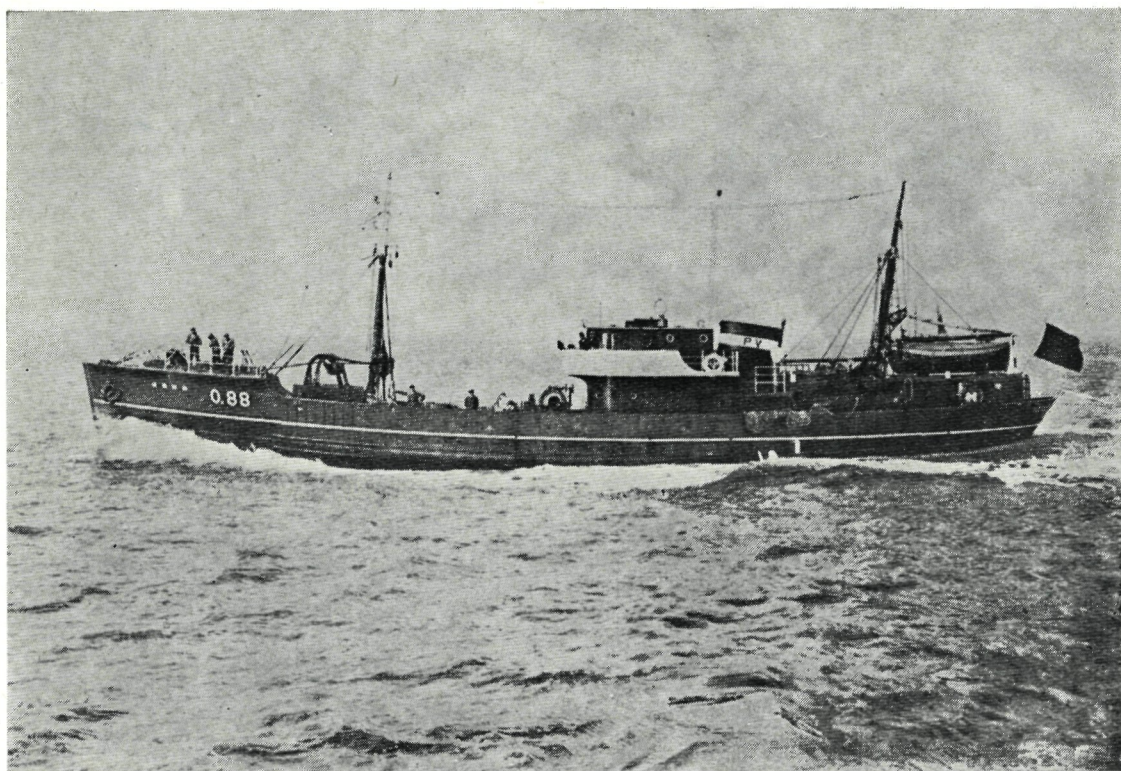


John BAUWENS
1866-1955

Foto ter hand gesteld door Raymond BAUWENS.

dit ter ere van de administrateur-directeur. De eerste O.131 «John» werd in 1910 bij Cockerill gebouwd. Hij verging op 3 januari 1918, hierover zullen wij spreken in het kader van de bewapende treilers.

Na de eerste wereldoorlog kocht de rederij een tweede «John». Dit was eveneens een stoomtreiler, gebouwd in Engeland in 1918/19 en verkocht in 1933. In 1929 werd de heer John BAUWENS als Voorzitter van de Beheerraad van de «Pêcheries à Vapeur» verkozen. In 1935 liet hij een derde «John» bouwen op de werven van Boel en zonen te Temse. Deze O.88 «John» was een motortreiler van 197,34 B.T. uitgerust met een motor Carels van 500 P.K. Dit zeer moderne vissersvaartuig kreeg in 1937 een eerbetoon van de grote pers en dit ter gelegenheid van een zonderlinge zending die het beroemd gemaakt heeft. De O.88 «John» kreeg immers opdracht een groot zeiljacht naar New-York te slepen. Dit zeiljacht, de «Endavour II», was eigendom van de grote Britse vliegtuigenbouwer Tommy SOPWITCH en moest de «America Cup» tegen het jacht van de



De O.88 «JOHN» bij het begin van zijn leven.
Foto ter hand gesteld door BOELWERF Temse.

grote Amerikaanse geldmagnaat VANDERBILT betwisten. Deze Britse poging moest echter niet lukken want de «America Cup» (nog altijd om de 4 jaar betwist) werd altijd door de U.S.A. gewonnen. De schipper die toen aan boord van de O.88 «John» was, ALLERY Leon», overleed in 1973. Hij heeft altijd verteld dat, tijdens de reis, de sleeptros verschillende keren brak en dat men met veel hindernissen af te rekenen had. Wij herinneren ons nog dat de grote en kleine Belgische kranten geestdriftig over dit feit hebben geschreven. Foto's werden gepubliceerd en de keuze van een Belgisch vissersvaartuig om een zo kostbaar zeiljacht te slepen werd voorgesteld als een hulde aan de ervaring van ons vissersvolk en van onze scheepsbouw. Dit feit heeft werkelijk de aandacht van onze landgenoten op onze Marine gevestigd en dit op een ogenblik dat de onwetendheid en de onverschilligheid op dit domein vrij algemeen waren.

Wij zullen hieronder het verlies van deze derde «John» vertellen. Het werd, in 1953, door de vierde O.81 «John» vervangen. Dit vaartuig werd op de Scheepswerven van Beliard Crighton and Co te Oostende gebouwd. Het heeft een tonnemaat van 555 B.T. en had een motor S.E.M.-Carels van 1000 P.K. Dit was de laatste aanwinst van de «Pêcheries à Vapeur». Twee jaar later overleed Voorzitter John BAUWENS en de rederij is nu in vereffening. De moeilijke toestand in de IJslandse waters is groten-deels de oorzaak van de verdwijning van onze prachtige vloot van grote diepzee treilers. België is echter het enige land dat nog in IJsland mag vissen. Op grond van een akkoord met IJsland, mogen de laatste nog bestaande Belgische «IJslanders» nog altijd gaan vissen. De vaartuigen mogen echter niet

vervangen worden. Zij waren nog met vijf in het begin en ondertussen werd reeds één ervan uit de vaart teruggetrokken. Zij blijven nu met vier. Tussen deze vier is de O.81 «John» nog altijd in de vaart, doch voor rekening van de Rederij P.V.B.A. «De Zeester». Zijn oorspronkelijke motor van 1000 P.K. werd zelfs, in 1970, door een nieuwe motor M.W.M. van 1350 P.K. vervangen. Zoals een oude «IJslandse» kapitein ons vertelde : «Moest de toestand in IJsland veranderen, dan mag ik U verzekeren dat binnen enkele maanden ten minste vijf nieuwe grote diepzee treilers in de vaart zouden komen».

Laat ons er nog aan toevoegen dat de rederij «Pêcheries à Vapeur», buiten de 4 «John's», nog tientallen andere stoom- of motortreilers heeft uitgerust. Vader BAUWENS heeft altijd zijn vaartuigen en bemanningen naar nieuwe visgronden gestuurd. Kapitein RYCX zal hieromtrent meer vertellen. Vader BAUWENS heeft ook altijd het meest moderne materieel laten bouwen. Hij rust nu in vrede na een zo lange loopbaan ten bate van onze grote zeevisserij. Wij danken hier zijn zoon Raymond voor zijn kostbare medewerking.

De dappere voorgangers van de eerste wereldoorlog...

Zoals gezegd, brengt het verlies van de derde O.88 «John» ons eveneens de gelegenheid om een hulde te brengen aan de bedrijvigheid van de bewapende treilers van de eerste wereldoorlog waarvan de eerste O.131 «John» deel uitmaakte. Deze hulde moest plaatsvinden in het kader van de artikels van de reeks «50 ans après... activité navale belge 14/18». De Federatie van de Belgische Zeelieden

van de oorlogen 14/18 en 40/45 had ons daarover documentatie ter hand gesteld. Het feit dat deze moedige mensen nooit als Belgische Oud-strijders werden erkend en dat, bij voorbeeld, de heer L. LECONTE, de bijna unieke historicus van onze militaire Marine, over deze boten en mensen niet spreekt, heeft onmiddellijk een zware hindernis opgetrokken. Meer nauwkeurige inlichtingen en, meer bepaald, over het statuut van deze zeelieden, waren nodig en vergden opzoekingen in Engeland. In 1971 heeft, op onze aanvraag, onze zeer verdienstelijke Militair-Lucht en Zee Attaché te Londen, die destijds Luitenant-generaal vliegenier Baron M. DONNET CVO DFC (*) was, contact met het Britse «Ministry of Defence» opgenomen. Er werd vriendelijk geantwoord dat dit archief nu in «the Public Record Office» (Brits Algemeen Rijksarchief) bewaard werd en dat iemand ter plaatse moest gestuurd worden. Dit is een nog altijd bestaande mogelijke zending voor een navorser.

Indien de inlichtingen van de Federatie niet volledig en nauwkeurig zijn, om een betrouwbaar artikel op te stellen, zijn zij echter wel voldoende om, in het kader van dit artikel, een korte hulde te brengen aan de voorganger van de derde O.88 «John», namelijk de eerste O.131 «John» en aan de andere bewapende treilers van de eerste wereldoorlog.



De bemanning van de bewapende treiler O.131 «John» gedurende de eerste wereldoorlog. Zes leden van de bemanning verloren het leven bij het vergaan van dit vaartuig op 3 januari 1918.

Uit «Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen».
Met toestemming van de heer Roland DESNERCK.

Het is wel bekend dat, om het hoofd te bieden aan de totale onderzeese oorlog, de Geallieerden een aantal maatregelen hebben genomen. Talrijke vissersvaartuigen werden opgeëist en bewapend door actieve leden van de Franse of Britse Marine. Vissersvaartuigen werden zelfs in neutrale landen gekocht en dit tegen hoge prijzen. Anderzijds kregen vaartuigen van de koopvaardij een bewapening. Om een maximum te bereiken, heeft de Britse Admiraliteit eveneens gebruik gemaakt van vissersvaartuigen die de visvangst bleven uitoefenen maar tevens werden uitgerust met een kanon om gebeurlijk op Duitse U-boten te schieten. Op te merken valt dat deze vijandelijke onderzeeërs zonder genade alle vissersboten die zij ontmoetten in de grond boorden. Gewoonlijk kwam de U-boot aan de oppervlakte om zijn kanon te gebruiken en zijn kostbare torpedo's te besparen. De bewapende vissersvaartuigen vormden dus een soort «Home Guard» ter zee. Zij waren bewapend om zich te kunnen verdedigen en ter-

zelve tijd, als het mogelijk was, schade toe te brengen aan de U-boten.

Op te merken valt dat deze bewapening en uitrusting heel wat tijd hebben gevergd. De eerste treilers werden einde 1917 bewapend en de laatsten in de eerste maanden van 1918. Zij waren dus maar enkele maanden in de oorlog bedrijvig. Deze vereiste nauwkeurigheid doet echter geen afbreuk aan de rechten op de nationale erkentelijkheid van deze bemanningen.

Volgens de Federatie zijn de namen van elf bewapende vissersvaartuigen met zekerheid gekend. Zij hebben werkelijk met vijandelijke onderzeeboten gevecht geleverd en dit onder het gezag van de aangeduide schipper. Het is niet uitgesloten dat nog enkele andere vissersvaartuigen eveneens bewapend werden.

- O.35 Alfred-Edith - Kapitein BROUXHOU R.
- O.38 Princesse Marie-José - Kap. KLAUSING L.
- O.43 Marthe - Kapitein AZAERT P.
- O.55 Comte Horace Van der Burg
Kapitein VAN WETTER A.
- O.75 Ibis V - Kapitein BRIJS A.
- O.81 Isa - Kapitein DEDRIE L.
- O.85 Président Stevens - Kapitein DEFER P.
- O.120 Baron Ruzette - Kapitein ZONNEKEIJN L.



Schipper R. BROUXHON van de O.35 «Alfred-Edith» veremerkte door de Koning van Engeland te Buckingham Palace.

Cliché : Federatie van de Belgische Zeelieden van de oorlogen 1914/1918 en 1940/1945.

(*) M. DONNET en A. DIVOY zijn de helden van deze ontsnapping uit België met een sportvliegtuig. Het toestel is nu altijd zichtbaar in het Koninklijk Legermuseum te Brussel.



De O.55 «Comte Horace van der Burgh» van de rederij BAELS die, op 3 januari 1918, in aanvaring met de O.131 «John» kwam. Typische afbeelding van een bewapende treiler van 14/18.
Cliché : Federatie van de Belgische Zeelieden van de oorlogen 1914/1918 en 1940/1945.

- O.130 Jacqueline
later O.140 Raymond - Kapitein BLONDE A.
O.131 John - Kapitein PINCKET P.
O.154 Marguerite - Kapitein VERDUYN

Dank zij een artikel verschenen in het «Visserijblad» (jaar 1938 Nr 32), zijn de gevechten geleverd door vaartuigen van de «Pêcheries à Vapeur» ons meer bekend. Op 4 december 1917 loste kapitein Louis DEDRIE van de «Isa», die kort voordien bewapend was, vier kanonschoten op een vijandelijke onderzeeër. Deze nam de vlucht. Op 31 december 1917 zette kapitein Pierre PINCKET van de bewapende treiler «John» volle stoom op een onderzeeër en na vijf kanonschoten in zijn richting gelost te hebben, moest de onderzeeër de vlucht nemen. Op 21 maart 1918 vaarde de «Président Stevens» samen met de «Baron Ruzette». De twee boten werden door een onderzeeër aangevallen en na een hardnekkige verdediging waarbij de «Président Stevens» 22 kanonschoten en de «Baron Ruzette» 4 kanonschoten losten, was de Duitse onderzeeër verplicht het onderspit te delven.

Wat onze eerste «John» betreft, mogen wij nog bijvoegen dat dit vaartuig, op 21 maart 1916, de Noorse steamer «Rosenwald», die zich in gevaar bevond, te Swansea in veiligheid had gebracht. Jammer genoeg moest de O.131 «John» op 3 januari 1918 vergaan, en dit tengevolge van een aanvaring met een andere Belgische bewapende treiler, de O.55 «Comte Horace van der Burgh» van de rederij BAELS J. Zes leden van de bemanning van de «John» verloren het leven.

deze bewapende treilers in de «Koninklijke Reserve Marine» (Royal Naval Reserve of Royal Naval Volunteer Reserve) aangemonsterd en dit om niet als vrij-schutters aanzien te worden. Het schijnt wel vast te staan dat de grote bewapende treilers hun thuis-haven te Milford Haven hadden. Wij weten reeds dat de heer John BAUWENS daar gevestigd was. Te Milford Haven, altijd volgens de Federatie, voerden alle schepen de Belgische vlag. In geval van gevecht met vijandelijke onderzeeërs, trokken de bemanningen marine-uniformen aan om te vermijden te worden aanzien als vrij-schutters, in dit geval gerechtigd met de kogel. Te Fleetwood vaarden de Belgische treilers met een Belgische bemanning in groep van vijf eenheden, die in de mate van het mogelijke samen bleven. Op één dezer schepen was een Engelse officier en op alle bewapende vissersboten was hun een kannonniër toegezegd. Dit bewees ten volle dat deze mensen aanzien werden als militairen, niettegenstaande zij tot heden, door de Belgische Overheid, als dusdanig nimmer zijn erkend geweest. De heldendaden van onze zeevissers werden bij verschillende gelegenheden door de Engelse Koning gewaardeerd en beloond met de hoogste onderscheidingen, zijnde de Distinghed Service Cross.

Een foto bewijst inderdaad nog dat schipper R. BROUXHON van de bewapende treiler O.35 «Alfred-Edith» te Buckingham Palace werd geroepen en door Koning Georges V gedecoreerd. Op 24 april 1918, bij een gevecht tegen een onderzeeër en terwijl hij aan het zinken was, heeft hij zijn zinkende vaartuig tegen de onderzeeër gestuurd en hem geraamd. Werd deze U-boot werkelijk tot zinken gebracht? De Federatie spreekt van drie dergelijke

Volgens de Federatie waren de bemanningen van

gevallen. Buiten het geval van de O.35 «Alfred-Edith», is er nog een ander geval gekend. Op 26 mei 1915 werd de O.130 «Jacqueline», kapitein A.E. BLONDE, door een Duitse onderzeeër aangevallen die pas de SS «Morwenna» getorpedeerd had. Niettegenstaande het feit dat de «Jacqueline» nog niet bewapend was en zich onder het vuur van de vijand bevond, aarzelde kapitein Arsène BLONDE niet recht op de onderzeeër te sturen om te beproeven het schip door aanvaring lek te krijgen. Doch deze verdween vooraleer aangevaren te zijn geweest. Daarna redde de «Jacqueline» 29 leden van de bemanning van de «Morwenna».

Wij hadden besloten onze eerste opzoekingen in de richting van de O.35 «Alfred-Edith» te sturen. Wij hebben hierover met P.E. SCARCERIAUX gesproken in oktober 1971. Hij heeft ons gezegd dat de vernieling van een Duitse U-boot door een Belgische bewapende treiler officieel niet gekend is. Het is echter mogelijk dat de aangeramde U-boot schade heeft opgelopen. Ondanks het feit dat P.E. SCARCERIAUX alles kende en namelijk de naoorlogse Duitse verslagen over de oorzaken van verliezen van U-boten, waren wij niet volledig overtuigd. Deze aarzeling moest verdwijnen bij de grondige kennisgeving van de geschiedenis van Kapitein FRYATT die nog altijd te Brugge en Zeebrugge vereerd is.

Met zijn mailboot «Brussels» van de Great Eastern Railways, had hij een U-boot geramd. Het vijandelijke schip werd niet tot zinken gebracht maar heeft zware schade opgelopen. Hij kon nochtans, zeer traag en zeer moeilijk, Zeebrugge bereiken. Later viel de «Brussels» en zijn kapitein FRYATT in de handen van de torpedoboten van de Marinekorps Flandern. Te Brugge werd kapitein FRYATT ter dood veroordeeld en gefusilleerd als vrijsschutter op de zee. Wat FRYATT met een schip van ca. 2500 B.T. op een snelheid van misschien 20 knopen niet heeft kunnen doen was het mogelijk voor een stoomtreiler van een paar honderd tonnen op een snelheid van enkele knopen? Opnieuw vermindert dit niet de eretiteln van onze zeevissers P.E. SCARCERIAUX heeft ons nog erbij bevestigd dat, op het einde van de eerste wereldoorlog, grote Belgische stoomtreilers, de ene na de andere bewapend werden en dat zij, bij gevecht, de «Witthe Ensign» moesten heisen.

Ondanks alle soorten pogingen en inspanningen, ondanks de oprichting, bij akte van 4 september 1934, van de Federatie (destijds Verbroedering van Belgische Zeelieden van de oorlog 1914-1918), werden deze mensen nooit als Belgische of Geallieerde oud-strijders van W.W.I erkend. Zij kregen het antwoord dat zij noch Belgisch militair, noch burger gehecht aan het gemobiliseerde Belgisch Leger waren geweest. Ofwel waren zij van actieve dienst vrijgesteld. Anderzijds greep hun gebeurlijke inlijving in de Britse Marine niet plaats op aanvraag of op bevel van de Belgische Regering. Voor de Belgische Overheid zijn zij onbekenden en vreemdelingen gebleven. Tot nu toe kennen onze zeevissers van W.W. I praktisch hetzelfde lot. Onze huidige aktie is grotendeels gesteund op de noodwendigheid een zo afschuwendig gebrek aan nationale erkentelijkheid te vermijden. En zo komen wij bij onze vissers van 40/45 terug en namelijk bij onze grote diepzeetreibers.

De verzameling te Fleetwood...

Na de ontruiming van Duinkerke, werden de Belgische vissersvaartuigen die, op dit tijdperk, grotendeels te Dartmouth te samen waren gebracht, naar andere havens gestuurd. De kleine vaartuigen moesten naar Brixham en Newlyn-Penzance varen. De grotere werden naar Milford Haven, Swansea of Fleetwood gestuurd. Fleetwood, op de Ierse Zee, was reeds oorlogsthuishaven gedurende de eerste wereldoorlog. Deze haven was bij onze kapiteins van grote diepzeetreibers goed gekend. Zij kwamen namelijk daar hun visvangst verkopen op de terugreis van IJsland. Deze werd gewoonlijk gemaakt gedurende de eerste maanden van de oorlog (september 1939 tot mei 1940). Zo bespaarde men een lange en gevaarlijke reis naar België en, anderzijds, waren de prijzen in Engeland zeer hoog. De boten kwamen dus niet in België terug en, op 10 mei 1940, hadden veel vaartuigen Oostende sedert lange weken verlaten. Bij het uitbreken van de oorlog tussen Duitsland en België, hebben onmiddellijk sommige kapiteins gepoogd naar Oostende te varen om familieleden af te halen. Zij werden overal door de Britse Marine tegengehouden. Er werd fel gediscussieerd via de radio, met de rederijen en met vaartuigen die nog te Oostende aan het wachten waren om te vluchten, en dit onder zware lucht-aanvallen. Eindelijk en met de ware hulp van God, kwamen de laatste vaartuigen in Engeland volgela-den met vluchtelingen en daarin de familieleden van de bemanningen van de vaartuigen die reeds in Engeland tegengehouden waren. Dit alles werd ons door Kapitein Robert RYCX, met dewelke wij kennis zullen maken, medegedeeld. Dit keer moest de heer John BAUWENS zijn vloot niet meer vergezellen. Hij was reeds 74 jaar oud! Het bijna volledig bestuur van de «Oostendse Rederij» (bijgenaamd de Rode Vloot) kwam zich integendeel te Fleetwood vestigen.

Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER, die wij reeds als Waterschout te Nieuwpoort en als dienstdoende Belgische verbindingsofficier te Saint-Vaast-la-Hougue kennen, verklaart ons :

« Fleetwood was door onze grote diepzeetreibers » gewoonlijk bezocht en de grote rederijen (Pêche- » ries à Vapeur en Oostendse Rederij) waren zelfs » ter plaatse door Britse agenten vertegenwoordigd, » net zoals de rederijen ter koopvaardij. Enkele » dagen na mijn ontschepping te Falmouth, op 20 » juni 1940, kwam ik te Londen bij het Bestuur van » het Zeewezen aldaar en ik werd aangeduid om, » onmiddellijk, naar Fleetwood te vertrekken om » daar de dienst van Waterschout te doen. Ik heb » onmiddellijk een vergadering met de agenten van » de rederijen en enkele kapiteins gehouden. De » agenten waren van advies dat het niet meer » wenselijk was naar IJsland te varen. Zij vonden » de afstand te groot en te gevaarlijk voor alleen » varende en niet-bewapende vissersvaartuigen. Zij » stelden dus voor dichtbij de kust te blijven en niet » verder dan St.- Hilda of Rockall te gaan vissen. » Deze twee punten zijn gelegen op de route naar » IJsland, ten noorden van de Britse Eilanden. De » kapiteins waren integendeel van advies dat het » noodzakelijk was op IJsland te blijven varen om » een deftige visvangst terug te brengen. Er werd » voorlopig besloten een poging te maken en zij » keerden terug zonder merkwaa-dige hindernissen » en met een zeer goede visvangst die tegen hoge » prijs werd verkocht. Zo was het definitief besloten

» op IJsland te blijven varen. Dit sukses had toch » zijn keerzijde. Met deze reizen naar IJsland werd » de aandacht van de Admiraliteit aangetrokken op » het feit dat de Belgen nog over een tamelijk groot » aantal diepzeetrellers beschikten en nieuwe op- » eisingen kwamen deze van het begin volgen. Wij » hadden namelijk bijna een tiental vaartuigen meer » dan de Nederlanders. Anderzijds was Victor BIL- » LIET druk aan het werk om vrijwilligers tussen » de Belgische vissers aan te werven. Volgens het » eerstaaangenomen plan moesten deze vrijwilligers » aan boord van opgeëiste Belgische grote vissers- » vaartuigen dienst doen ».

Dank zij het werk van deze verdienstelijke navorser uit De Panne, de heer C. DECLERCQ, is het mogelijk de timing van de opeisingen van grote Belgische diepzeetrellers min of meer te reconstrueren. Alléénlijk wat de drie grote rederijen betreft, vinden wij : 4 vaartuigen in juli 40, 5 vaartuigen in augustus 40, 3 vaartuigen in september 40, 1 vaartuig in februari 41 en 1 vaartuig in maart 41. Dit maakt te samen 14 vaartuigen hetzij meer dan de helft van de dergelijke in Engeland aangekomen Belgische vaartuigen. Eigenaardig genoeg, had de Admiraliteit een voorkeur voor de stoomtreilers : 9 op 14 ! Wij hebben reeds aangewezen op het feit dat wij mogen fier zijn op de medewerking van onze vissersvloot, alléén reeds wat betreft het aantal schepen ter beschikking gesteld van de Britse Navy.

Kapitein Robert RYCX bevestigt de verklaringen van de heer Georges DEPOORTER. Na talrijke moeilijkheden, is hij eindelijk met vele familieleden te Fleetwood aangekomen. Zijn eigen vaartuig, de O.92 «Graaf van Vlaanderen» (Bijl. 1) was reeds opgeëist en hij was zonder werk met vijftien of zestien personen thuis (het «huis») was een verlaten barbiersalon met één kamer !). Op dit ogenblik bevonden zich te Fleetwood maar twee treilers van de Oostendse Rederij, de O.158 «Edouard ANSELE», die de oorlog moest overleven, en de O.159 «Transport» die moest, op 23 oktober 1945, met een bemanning van 13 mannen op mijnen in de lucht vliegen. (Bijl. 1). Het was onontbeerlijk op IJsland te blijven varen om gunstige vangsten te mogen terugbrengen. Daar een telort aan boten reeds bestond, moesten de schippers om de beurt varen. Gelukkig genoeg waren de prijzen zeer hoog en zo was het mogelijk met een onregelmatig werk zoveel familieleden te voeden. Er werd echter beroep gedaan op vrijwilligers voor de Belgische Afdeling van de Royal Navy en werkloze vissers zonder familielasten, hebben zich aangemeld. Schippers en daaronder kapitein RYCX waren akkoord om in de Navy te treden als gezagvoerder van een Belgisch opgeëist vissersvaartuig. Dit was echter onmogelijk daar de reglementen van de Navy formeel voorzien dat ieder vrijwilliger een opleidingsperiode van zes maanden als «ordinary seamen», en zonder rekening met burgerlijke graden te mogen houden, moet doen. Pas na zes maanden is het mogelijk van een hogere graad te spreken. Dit was niet mogelijk voor mensen met zware familielasten en dit werd door de plaatselijke admiraliteit begrepen en betreurd. Kapitein RYCX, zoals gezegd, had zware familielasten. Zijn vrouw, zijn vier kleine kinderen, zijn schoonmoeder en nog andere schoonzusters en kinderen waren met de vluchtelingen uit Oostende bij hem aangekomen.

Hij had dus, om zijn beurt, vier reizen naar IJsland gemaakt en moest dan thuis blijven om een ander

de kans te geven. Het begin van 1941 bracht een hoop werk op met de aankomst van de O.86 «Georges Eduard» van de Rederij «Pêcheries à Vapeur» (Bijl. 1), die vroeger vanuit Milford Haven had gevaren. Jammer genoeg verging dit vaartuig bij zijn eerste reis vanuit Fleetwood en dit bij strandings op IJsland op 13 februari 1941. Vijf bemanningsleden verloren het leven in afschuwelijke omstandigheden. Daar de O.86 «Georges Edouard» een prachtige deelneming aan de ontruiming van Duinkerke heeft gemaakt, zal dit vaartuig het voorwerp uitmaken van een eigen artikel. Robert RYCX was niet aan boord voor die laatste reis

De O.86 «Georges Edouard» werd onmiddellijk te Fleetwood door een ander vaartuig uit Milford Haven en van dezelfde rederij vervangen. Alzo is voor ons het ogenblik gekomen om aan boord van de O.88 «John» in te schepen en met hem, onder het vuur van de Luftwaffe, schipbreuk te maken.

Laten wij eraan herinneren dat het gaat om een stalen motortreiler van 197,34 B.T. en 61 N.T., uitgerust met een motor Carels van 500 P.K., Ultra-sonore dieptemeter, telefoon en telegraaf (radioseinletters OSHA). Het vaartuig werd in 1936 op de scheepswerven van Boel en zonen te Temse gebouwd.

Stuurman Leo GRUNEWALD was aan boord sedert het begin van de oorlog en daarom zullen wij hem eerst het woord geven.



Stuurman
Leo GRUNEWALD
kort na de oorlog.

Stuurman Leo GRUNEWALD vertelt :

« Ik ben geboren te Oostende op 21 juni 1914 uit » een vissersfamilie. De 23ste augustus 1916 veron- » gelukte mijn vader op zee vóór de haven van » Oostende. Van 1924 tot 1929 verbleef ik in de » Koninklijke kadettenschool «Ibis», waar ik cursus- » sen in de zeevaart volgde. Op veertienjarige leef- » tijd was ik in het bezit van de brevetten «leerling » schipper» en «marconist 2de ter visserij».

» De 12de februari 1929 werd ik aangemonsterd aan » boord van de «Duchesse de Brabant» (O.80) » (Bijl. 1) als scheepsjongen en marconist. De «Du- » chesse de Brabant» was een vaartuig dat altijd » viste in de IJslandse wateren. Dit vaartuig was » eigendom van de rederij «Pêcheries à Vapeur». » Ik ben voor die rederij blijven varen totdat het » ongeluk gebeurde met de «John» (O.88). Hierna » volgt een chronologisch verloop van mijn beleve- » nissen met de «John» gedurende de tweede we- » reldoorlog.

» **25 mei 1940** : Milford Haven verlaten aan boord » van de «John» om aan de zuidkust van Ierland de » visserij uit te oefenen.

» **28 mei 1940** : Een Duits vliegtuig beschoot en » bombardeerde ons. De eerste keer miste hij ons. » Maar toen hij ons voor een tweede keer bombar- » deerde kwamen enkele brandbommen terecht op » het dek en in de reddingsboot. Terwijl we de » brand, ontstaan door de brandbommen, probeer- » den te blussen werden we verschillende keren » door het Duits vliegtuig beschoten zodat we ver- » plicht waren de korreboel te laten lopen om beter » te kunnen manoeuvreren. De resultaten van zijn » aanval : 2 bemanningsleden werden licht gekwetst, » veel kogelgaten, maar gelukkig allemaal boven de » waterlijn, reddingsboot uitgebrand, keerkoppeling » ontzet, korreboel verloren met 2 x 650 vaam touw » en de reservekorre uitgebrand.

Vraag : Waar is het gebeurd ?

Antwoord : op ongeveer 12 mijlen in het STW van Kaap Clear (zuidkust Ierland).

» **30 mei 1940** : aankomst in Milford Haven. De her- » stellingen aan de «John» duurden 3 weken.

» **28 juni 1940** : met verschillende treilers Milford » Haven verlaten en koers gezet naar de visserij- » gronden van Kinsale.

» **1 juli 1940** : de vloot werd aangevallen door Duitse » vliegtuigen, die ons gedurende 20 minuten be- » stookten met bommen en snelvuurgeschut. Op » de «Milford 7», die erg beschadigd werd, verloren » 2 bemanningsleden het leven en werden 4 andere » gewond. De «Milford 6» bevond zich in zinkende » toestand. 6 gekwetste bemanningsleden van dit » vaartuig werden gered door een Engelse patrouille- » boot. Op de «John» was de schade gering, slechts » enkele kogelgaten boven de waterlijn.

» **4 augustus 1940** : koers gezet naar Milford Haven » om te markten. Schipper : Dedrie Louis en stuur- » man : Grunewald Leo.

» **2 oktober 1940** : Milford Haven verlaten en koers » gezet naar de zuidkust van IJsland, met volgende » bemanning :

» schipper : Rycx Robert
» stuurman : Grunewald Leo
» 1ste motorist : Clays Juvenal
» 2de motorist : Dewaele Leon
» 3de motorist : Marest Maurice
» matrozen :
» Dedrie Henri
» Dewulf Jan
» Vanhijfte Aimé
» Collet Tom
» Carbon Peter
» Vanhoecke Frans
» Goes Albert
» kok : Eiland Hippelit.

» **25 mei 1941** : korre laten vallen aan het lage land » van IJsland.

» **1 juni 1941** : visserij gestopt en koers gezet naar » Fleetwood met een volle lading (tussen 1300 en » 1400 kits van verschillende soorten vissen). Ge- » durende de nacht werden we tweemaal tegen- » gehouden door Engelse patrouilleboten.

» **2 juni 1941** : omstreeks 6.30 uur werden we aan- » gevallen door een Duitse vlieger (Bijl. 2), die ons » beschoot met snelvuurgeschut en daarbij 3 bom- » men liet vallen. Gelukkig misten die 3 bommen » ons. Na een laatste salvo vertrok hij in weste- » lijke richting, daar bemerkten we later 3 vaartui- » gen die rookten. Deze keer leed de «John» veel » schade : langs de stuurboordzijde was alles door- » schoten en er waren verschillende gaten aan de » waterlijn ter hoogte van het visruim. Enkele ogen- » blikken later viel de motor stil. De oorzaak daar- » van was dat de mazouttank langs stuurboordzijde » was doorschoten en volliep met water. De moto- » rist slaagde erin de motor te starten en wij heb- » ben dan koers gezet naar Schotland.

» **3 juni 1941** : omstreeks 5.30 uur werden wij op » nieuw aangevallen. Die aanval was geweldiger » dan die van de vorige dag. Dit kwam doordat de » Duitse vlieger ons van achter aanviel en beschoot » en terzelvertijd bommen wierp die dicht bij de » «John» terecht kwamen. De «John» was gans ont- » redderd en maakte veel water. Omdat de reddings- » boot stukgeschoten was moesten wij met man en » macht werken om een vlot te bouwen van de bak- » planken, vaten en boeiblazen. Omstreeks 8.30 uur » aangevallen door een Duits vliegtuig, dat ver- » schillende keren over ons vloog en elke keer een » salvo gaf. Tijdens de aanval heeft schipper Rycx » Robert het vliegtuig beschoten met een lewisgun. » De machinekamer leed grote schade, de hulp- » motor was stukgeslagen. De motorist verklaarde » dat veel smeerolie verloren ging doordat de carter » van de hoofdmotor gekraakt was van de eerste » tot de derde cylinder aan de onderkant en dat wij » nog voor ongeveer 30 minuten olie hadden. De » schipper nam toen het wijselijk besluit het schip » te stoppen en te laten drijven om op mogelijke » hulp te wachten.

» Om 11 uur bemerkte de uitkijk in de mast een » vaartuig in het westen. Gelukkig startte de motor » en wij hebben dan koers gezet naar het vaartuig. » Gedurende het malen waren we verplicht visolie » te gebruiken. Op 10 à 15 meter van het schip » viel de motor stil. Het was een tanker, de «Thor- » shavet» (Bijl. 3) van Noorwegen, met bestemming » Greenock. De kapitein van de tanker wilde de » «John» niet op sleptouw nemen omdat de «John» » in zinkende toestand verkeerde. Wel werd er een » reddingsboot uitgezet om ons over te nemen. De » kapitein en de bemanningsleden van de tanker » ontvingen ons hartelijk en gaven ons alle moge- » lijke comfort.

» **5 juni 1941** : aankomst te Greenock. Die dag wa- » ren er rond de 900 overlevenden binnengebracht, » waaronder vele bemanningsleden van het Duitse » slagschip «Bismarck». Het toeval wilde dat wij op » dezelfde trein zaten als de bemanningsleden van » de «Bismarck» met als bestemming Liverpool.

» Reeds de 25ste juni 1941 werd ik aangemonsterd » aan boord van de O.124 (Bijl. 1) als stuurman. » Later werd ik aangemonsterd op de H.37 (Bijl. 1), » eveneens als stuurman. De 16de juli 1944 verlieten » wij Fleetwood om de visserij uit te oefenen. De » 18de juli 1944 hoorden wij een geweldige ontplof- » fing en werden terzelvertijd een hevige schok ge- » waar. Door die schok verloren wij de voorste vis- » plank en de korre. De motorist kwam melden dat » de boot water maakte in de achtersteven. Wij » hebben dan onmiddellijk koers gezet naar Douglas. » Daar hoorden wij dat de O.303 (Bijl. 1) in de lucht »

» was gevlogen en dat 1 van de bemanningsleden van de O.303 gered werd terwijl de 3 andere leden nog vermist waren. Later vernamen wij dat de oorzaak van die ontploffingen mijnen waren, gelegd door een Duitse onderzeeboot. »

Een hartelijk dank aan stuurman Leo GRUNEWALD voor zijn verslag en nu komt de beurt aan kapitein Robert RYCX.

Uit de biografie van Kapitein Robert RYCX...

Kapitein RYCX heeft voor ons niet alleen zijn oorlogsavonturen doch gans zijn leven laten schrijven. Dit maakt een totaal van 55 getijpte bladzijden. Wij zijn dus verplicht een samenvatting ervan te maken en soms uittreksels te geven. Het is zeker spijtig, want daarin staat een levenslange ervaring op alle door de Belgische vissers bezochte visgronden, met verschillende boten en ook met verschillende bazen. Robert RYCX heeft praktisch alle mogelijke toestanden gekend. Eén zaak is zeker, hij heeft zeer hard moeten werken.



**Kapitein Robert RYCX
aan boord van een oude stoomtreiler.**

Robert RYCX is geboren te Oostende op 7 oktober 1908, in een gezin van tien kinderen. Zijn vader was geen visser doch wel kapper. De grootvader was echter reder van twee garnaalboten. Bij het naderen van de vijand werd één van deze boten naar Frankrijk gestuurd om vluchtelingen te evacueren. Het vaartuig kwam terug om de familieleden af te halen. Het kwam juist te laat en, onder het vuur van de Duitsers, moest hij vluchten. Gelukkig genoeg



**Kapitein Robert RYCX
aan boord van een recente motortreiler.**

blaasde de wind nog in de goede richting. Robert en zijn familie zijn dus te Oostende gebleven. Hij heeft maar afschuwelijke souvenirs van de oorlog 14/18 : bombardementen met totale vernieling van het familiale huis, kinderen verminkt bij het spelen met niet-ontploffte obussen of granaten (hij heeft zelfs zijn vingers bijna verloren !), de slechte voeding en, bij het naderen van onze troepen, de wegvoering door de Duitsers van de beweerbare mannen (daaronder de vader en de oudste broer van Robert). Hij heeft nochtans, vanaf 1915 tot 1918, drie jaren lang, de cursussen over de visserij gevolgd. Deze cursussen waren door de welbekende Pastoor PYPE (Mijnheer Henry, zoals men zegde), Aalmoezenier van de Visserij, bijgestaan door Broeder Adolf en later door Broeder Designatus opgericht. De cursussen waren, natuurlijk, in zeer slechte materiële voorwaarden gegeven maar de leraars, die meestal op de «Aviso» (*) hadden gewerkt, hun opperbest maakten. Robert had alzo, gedurende deze drie jaren van ellende, veel, veel geleerd nopens het visserstijl en dit zonder de zee te mogen kiezen. Hij had zoveel geleerd dat hij, onmiddellijk na de oorlog, in een officieel examen lukte. Eveneens kort na de oorlog had grootvader een boot in Engeland gekocht en alzo kreeg Robert de gelegenheid te varen. Na gevaren te hebben op 2 of 3

(*) Visserijwachtschip «Ville d'Ostende» of «Ville d'Anvers».

sloepen, werd hij, op 7 november 1922, op zijn eerste stoomtreiler aangemonsterd. Het was precies de O.35 «Alfred-Edith», de vervanger van de glorieuse voorganger van de oorlog. Zo begon een loopbaan die, op 5 december 1963, een einde moest nemen. Kort daarop lukte Robert zijn examen van aspirant-schipper.

Men kan werkelijk beweren dat hij langzaam en pijnlijk een ervaren schipper is geworden. Langzaam is hij schipper geworden, langzaam heeft hij zich gespecialiseerd in de verre visserij, langzaam is hij aan de «Pêcheries à Vapeur» vastgebonden geworden. Schipbreuk had hij reeds geleden met de stranding op de rotsen van de Engelse kust van de O.126 «Neptune». Hij werd als eerste Belg naar Mogador en Agadir in Marokko gestuurd en dit reeds met de derde O.88 «John». Deze reizen brachten in het begin niet veel sukses en daarbij heeft hij reeds de oorlogsgevaaren op zee gekend ter gelegenheid van de Spaanse Burgeroorlog. Kort vóór de laatste oorlog werd hij naar het Beeren Eiland gestuurd en hij heeft zelfs tot de Spitzberg gevaaren. Dit ook bracht niet veel sukses. De gewone en beste visgronden waren nog altijd IJsland.

Wij kennen reeds min of meer de toestand te Fleetwood in 1940 en in het begin van 1941. Na de aankomst in deze haven van de O.88 «John», heeft hij twee reizen naar IJsland met dit vaartuig gemaakt en dit als piloot. In mei 1941, kreeg hij zijn beurt om met dit vaartuig, ditmaal als schipper, naar IJsland te varen. Alles was goed verlopen tot bij het verlaten van de visgronden. De visvangst was zeer goed : 700 kit schelvis, 200 kit platvis en 400 kit kabeljauw (1 kit = 63 kg.). Men voelt hoe de kapitein nog het verlies van deze visvangst betreurt.

Zij had misschien een waarde van 11.000 of 12.000 ponden, volgens de prijzen van de twee vorige visvangsten. Het schip was werkelijk volgeladen en het gevaar om te zinken was des te groter. Stuurman Leo GRUNEWALD was van wacht bij de eerste aanval en daarom heeft hij een nauwkeurig relaas kunnen geven. De schade was enorm : gans de waterlijn aan stuurboordzijde was doorschoten, de mastwanden afgeschoten, de reddingsboten aan splinteren en beide kompassen stukgeschoten. Bij mirakel was er maar één licht gekwetst. «Wij maakten water zonder iets te kunnen doen en het schip had reeds slagzij. Ik heb vlotters laten maken met de planken en ledige vaten om de reddingsboten te vervangen. Erg was ook dat wij wegens de vernieling van de kompassen onze route hadden verloren. Toen wij door de zeer verdienstelijke kapitein Attle THANGE van de Noorse motortanker «Thorshavet» werden gered, heb ik vernomen dat wij 60 mijlen bewesten onze route waren. Ik moet U vertellen hoe deze tanker in ons vaarwater terechtgekomen was. Hij was op weg met een lading van 16.000 ton vliegtuigbenzine aan boord en vaarde in een konvooi van 18 schepen, meestal tankers. Er werd een S.O.S. opgevangen van een geallieerd schip dat tot zinken was gebracht. Het konvooi stevende erop los en toen zij in de opgegeven positie kwamen, zagen zij daar enkele boten met bemanningsleden erin. De eerste schepen van het konvooi namen de drenkelingen op. Ieder van hen hield een zak bij zich. Toen zij aan boord waren haalden zij er een mitraillette uit en overvielen de bemanning. Een grote verwarring ontstond wegens de aktie van deze mannen die zeker drenkelingen van de «Bismarck» waren. Hoe het verder met het

konvooi afgelopen is, wist de kapitein niet te vertellen want hij is kunnen ontsnappen en zo op ons gelopen, wat ons geluk geweest is. Anders hadden wij hier niet terug in Fleetwood gezeten onder de makkers. Wij waren echter pas aan boord van de «Thorshavet» toen er U-boot alarm werd geblazen. Er gebeurde echter niets.»

Bij zijn terugkomst te Fleetwood werd aan kapitein Robert RYCX gevraagd waarom hij slechts bij de laatste aanval tegen het vliegtuig had geschoten.

Hij antwoordde dat het niet mogelijk was zich met twee machinegeweren buiten en zonder bescherming geplaatst te verdedigen tegen een aanvallend vliegtuig. Volgens hem moesten de schepen ten minste met twee varen, de ene beschermd dan de andere. Dit werd later gedaan en anderzijds kregen de schepen een licht kanon met goede bescherming en een kanonnier. Volgens zijn weten grepen dergelijke verliezen niet meer plaats.

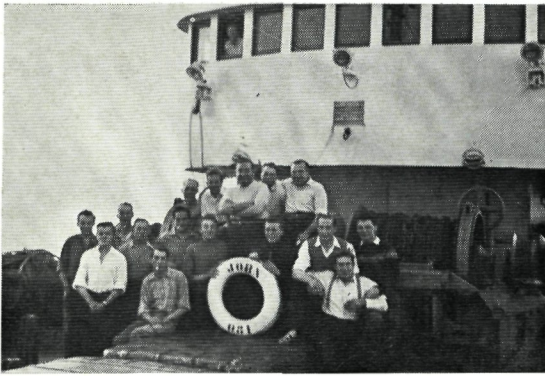
Door de achtereenvolgende verliezen van de O.86 «Georges Edouard» en O.83 «John», werden de Belgische vissers te Fleetwood zwaar beproefd. Ditmaal was er werkelijk tekort aan schepen. Robert RYCX heeft dan enkele reizen naar IJsland gemaakt met Nederlandse treilers van Ymuyden : de «Christine», de «Perseus», de «Oostzee» en de «Amstelsestroom». Daarna heeft hij twee jaar met de O.303 «Ons Welzijn (Bijl. 1) naar de Ierse kust gevaaren.

Hij heeft alzo Kinsole in Eire bezocht. Dit was echter door de Britten verboden. Er ontstonden incidenten met Duitsgezinde Ieren, het was mogelijk eetwaren en andere dingen, die in Engeland onvindbaar waren, aan te kopen en het was ook mogelijk, via Ierland, met de familieleden in het bezette België te schrijven. Robert RYCX werd betrappt en hij kreeg verbod nog op Ierland te varen. Het is eigenlijk nog een geluk voor hem dat hij niet op deze O.303 is gebleven, want deze is, op 10 april 1945, op een mijn in de lucht gevlogen met 4 mannen. Met dit schip had hij toch een vals alarm gekend. Op een nacht, op het ogenblik koers terug op Fleetwood te zetten, ontstond een paniek in de bemanning. Zij waren overtuigd dat geheimzinnige mannen, in volle zee, aan boord waren geklauterd. «Dit is een voorbeeld, zegt kapitein RYCX, van de altijd heersende spanning in oorlogstijd.» Op te merken valt dat de vijandelijke luchtaanvallen tegen vissersboten langs de zuidkust van Ierland gewoon waren.

Kapitein Robert RYCX maakte dan enkele reizen, opnieuw naar IJsland, met de Vrije Franse treiler «Jean RIBAUT» uit Dieppe (*) met een Franse bemanning. «Al wat ik van Frans ken, zegt hij, heb ik van deze mannen geleerd.» Hij was aan boord op de terugreis, op 6 juni 1944, en via de radio heeft hij de ontschepping in Normandië vernomen. Dit was de laatste reis voor de «Jean RIBAUT» want vier of vijf bemanningsleden reservisten bij de «Forces Navales Françaises Libres» waren en moesten, onmiddellijk na de aankomst te Fleetwood, hun eenheden vervoegen (**).

(*) Volgens inlichtingen : 153 B.T. en gebouwd in 1933.

(**) Onze vissers van Newlyn-Penzance hebben ook van dergelijke reservisten gesproken.



De naoorlogse periode.

Kapitein Robert RYCX en zijn bemanning aan boord van de nieuwe O.81 « John ».

Dan kreeg Robert RYCX het gezag over de O.87 «Geby» (Bijl. 1), de enige treiler van de «Pêcheries à Vapeur» die niet opgeëist was. Met dit vaartuig maakte hij twee reizen naar IJsland en gedurende de tweede reis kreeg hij de gelegenheid hulp te bieden aan de O.292 «Van Eyck» van de «Motorvisserij» (Bijl. 1) die in moeilijke toestand verkeerde. Hij kwam eindelijk terug in België met de O.87 «Gaby» en samen met de O.292 «Van Eyck». De familieleden die bij hem gans de oorlog waren gebleven, waren reeds te Oostende teruggekeerd. Zij moesten toch, kort vóór hun vertrek, een schoon-zuster van de kapitein ter aarde dragen. Na jaren ballingschap, moest zij haar land niet terug zien.

Na de oorlog heeft kapitein RYCX nog altijd voor de «Pêcheries à Vapeur» gevaren en soms nog verder in de richting van de Noordpool, tot de Barentse Zee en de Witte Zee en, natuurlijk, ook naar IJsland.

Hij heeft de naoorlogse aangroei van onze diepzeevloot maar tevens de eerste conflicten met de IJslandse bewapende kustwachtschepen gekend. Hij heeft de verdwijning van de stoomboten gezien. Hij heeft het gezag gekregen over de nieuwe O.81 «John». Te Westmanay in IJsland, heeft hij de gelegenheid gekregen een grote Duitse treiler, de «Wiesbaden», uit Cuxhaven te redden en de kapitein van dit vaartuig werd hem dankbaar tot zijn dood enkele jaren nadien. Hij had zoveel gevaren en stormen getrotseerd dat het moeilijk was hem schrik aan te jagen. Dit gebeurde toch voor één van zijn laatste reizen. Plots onverwacht kreeg hij opdracht een ploeg reporters van de T.V. aan boord te nemen en een lid van de ploeg was... een vrouw! «Een vrouw aan boord, dat nooit, zegde hij tegen de rederij, en dat is echter formeel verboden!» Maar de Directeur-generaal van het Bestuur van het Zee- en van de Binnenvaart (dit was destijds de heer G. BERTRAND) had reeds zijn persoonlijke en schriftelijke toelating gegeven. Zoals men weet heeft de T.V. vele betrekkingen. Robert RYCX moest toegeven en, tegen alle verwachting in, verliep alles zeer goed. De dame heeft zich als een echte zee-man gedragen en de invloed van een vrouw aan boord was goed voor de bemanning. Daarenboven werd de film «Een reis naar de Barentse Zee» een succes.

Eindelijk werd Robert RYCX, op 5 december 1963, afgemonsterd. Officieel was hij op 7 november 1922 voor de eerste keer aangemonsterd maar hij had

reeds in het jaar 1921 gevaren. Gedurende een loopbaan van 42 jaren heeft hij zeker gedurende 35 jaren op de verre visgronden gevaren (IJsland, Beeren Eiland, Barentse Zee, Marokko en Spanje). Gedurende 30 jaren heeft hij voor de «Pêcheries à Vapeur» gevaren.

Hij is nu min of meer op rust. Hij is inderdaad nog zeer actief als Voorzitter van de Federatie der Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 en 40/45 en als Voorzitter van de Beheerraad van de Vrije Visserijschool «Pastoor PYPE». Hij is werkelijk een dankbaar mens: hij is Pastoor PYPE nog altijd dankbaar voor zijn opvoeding; hij is ook NEPTUNUS en degenen die de vissers verdedigen dankbaar.

Op onze beurt danken wij hem voor de documentatie en de foto's.

BIJLAGE 1

Belgische vissersvaartuigen

- O. 80 «Duchesse de Brabant» - 324,40 B.T. - Stoomtreiler 570 P.K.
Selby (G.B.) 1924 - Rederij «Pêcheries à Vapeur»
Opgeëist door Royal Navy vanaf juli 1940 tot 1945 - Anti-submarine vessel.
- O. 86 «Georges Edouard» - 216,75 B.T. - Mot. 600 P.K.
Temse 1938 - Rederij «Pêcheres à Vapeur» - Heeft deelgenomen aan de ontruiming van Duinkerke - Verloren in IJsland op 13 februari 1941.
- O. 87 «Gaby» - 130,57 B.T. - Mot. 240 P.K.
Temse 1930 - Rederij «Pêcheries à Vapeur» - nooit opgeëist door R.N.
- O. 92 «Graaf van Vlaanderen» - 324,40 B.T. - Stoomtreiler 570 P.K.
Selby (G.B.) 1926 - Rederij «Pêcheries à Vapeur»
Opgeëist door Belgische Marine Korps te Darthmouth voor Duinkerke.
Opgeëist door Royal Navy vanaf sept. 40 tot april 45 - Boom Defence Vessel.
- O. 124 «De Heilige Familie» - 114,20 B.T. - Mot. 250 P.K.
Temse 1936 - Rederij BOELS B. et P.
- O. 158 «Edouard ANSEELE» - 337,78 B.T. - Stoomtreiler 600 P.K.
Selby (G.B.) 1926 - Rederij «Oostendse Rederij» - nooit opgeëist door R.N.
- O. 159 «Transport» - 342,56 B.T. - Stoomtreiler 600 P.K.
Selby (G.B.) 1928 - Rederij «Oostendse Rederij» - nooit opgeëist door R.N.
Verloren bij mijnontploffing op 23 oktober 1945 met
VANMASSENHOVE Gilbert (Veurne 18.02.1929);
MISSUWE Joannes (Oostende 21.01.1899);
RYCKMAN Paul (De Panne 19.07.1928);
OSAERT Carolus (Oostende 13.12.1907);
BAERT Frans (Oostende 28.07.1910);
BRAEM Pieter (Oostende 18.03.1897);
CLEMENT Eduard (Swansea 19.04.1916);



Gezamenlijk «doodsanctie» van de bemanning «O.159 - TRANSPORT» uit de rijke verzameling van het Dokumentatiecentrum voor Familie- en Plaatsgeschiedenis van de V.V.F. te Oostende.

†
Bid voor de Zielerust van

Mijnheer
Frans Baert
Kapitein,

echtgenoot van Mevrouw
Gilberte DEDRIE,
geboren te Oostende, den 28 Juli 1910.

Mijnheer
Henri Mestdagh
Machinist,

echtgenoot van Mevrouw
Louise PUIS,
geboren te Oostende, den 6 Augustus 1899.

Mijnheer
Eduard Clement
Stuurman,

echtgenoot van Mevrouw
Marguerite RAMBOER,
geboren te Oostende, den 19 April 1916.

Mijnheer
Eduard Deprince
Matroos,

echtgenoot van Mevrouw
Estelle DECLERCK,
geboren te Oostende, den 17 December 1906

Mijnheer
Theodoor Verkouille
Matroos,

echtgenoot van Mevrouw
Irene DURIE,
geboren te Milford-H. (E.), den 10 April 1917.

Mijnheer
Karel Devlinc
Matroos,

echtgenoot van Mevrouw
Rachel DEPUYDT,
geboren te Oostende, den 24 Juni 1913.

Mijnheer
Emiel Major
Matroos,

zoon van wijlen Mr. Frans en
Mevr. Elodie MINNE,
geboren te Oostende, den 26 Januari 1922.

Mijnheer
Charles Asaert
te Stoker,

echtgenoot van Mevrouw
Wilhelmina WILLAERT,
geboren te Oostende, den 13 December 1907.

Mijnheer
Isidoor Rouzee
2^e Stoker,

echtgenoot van Mevrouw
Maria GOES,
geboren te Oostende, den 27 September 1907

Mijnheer
Pierre Braem
Kok,

echtgenoot van, Mevrouw
Marguerite HUYGHE,
geboren te Oostende, den 18 Maart 1897.

Mijnheer
Jan Missuwe
Kolentremmer,

echtgenoot van Mevrouw
Alice MOREAU,
geboren te Oostende, den 29 Januari 1899

Mijnheer
Gilb. Vanmassenhove
Lichte Matroos,

zoon van Mr. Lucien en Mevr.
Rachel LEBLEU,
geboren te Veurne, den 18 Februari 1929.

Mijnheer
Paul Rykman
Jongen,

zoon van Mr. Marcel en van wijlen
Mevr. Jeanne VAN GAVEREN,
geboren te De Panne, den 19 Juli 1928.

allen vermoedelijk omgekomen met
de O. 159 "Transport" van de
«Oostendse Reederij», in October
1945, tengevolge van een mijnont-
ploffing.

Weer wordt geweend en gerauwd over zoo-
vele bloeiende levens, die nu gebroken wor-
den, weggemaaid door den dood, zoo verr-
derlijk, op het ereveld van werk en plicht.
De zee trok hen aan en zat hen in 't bloed;
zij was hun arbeidsveld geworden, de eenigen
omdat vader reeds de zee bevaarde, de ander-
en door de omstandigheden. Helaas, allen
hebben de dood gevonden, daar waar zij hun
brood, en dit hunner familie, gingen zoeken.

O God, werp uwe genadige oogen op de-
zen die een teergelieden Echtgenoot, Vader,
Zoon of Bloedverwant verloren, op dezen
wiens hertbloed en wiens smart grievend is;
op dezen die hunnen steun en hunnen gel-
der missen. Geef hun de sterkte om deze be-
proefing te dragen.

En gij menschen van Oostende en van de
kust, bidt voor die duurbare overledenen en
voor dezen die ze betreuren.
O.L. Vrouw, Ster der Zee, bidt voor ons.

MESTDAGH Henri (Oostende 6.08.1899) ;
 ROUZEE Isidoor (Oostende 25.09.1907) ;
 DEPRINCE Eduard (Oostende 17.12.1906) ;
 DEVINCK Karel (Oostende 24.06.1913) ;
 VERKOUILLIE Theodoor (Milfordhaven 10.04.1917) ;
 MAJOR Emiel (Oostende 26.01.1922)

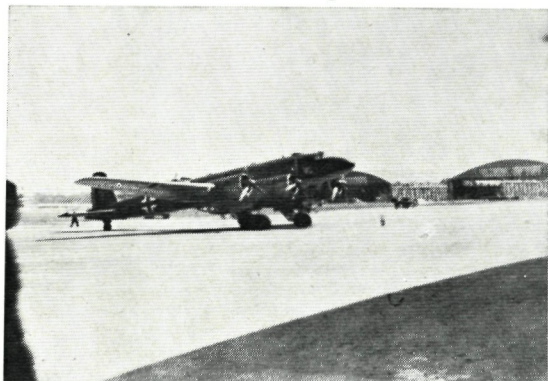
- O. 292 « Van Eyck » - 131,63 B.T. - Mot. 240 P.K. Vlaardingen (N.L.) 1913 - Rederij « Motorvisserij » - nooit opgeëist door R.N.
- O. 303 « Ons Welzijn » - 73,49 B.T. - Mot. 150 P.K. - Oostende 1930 - Reder VAN STEENE P. Verloren bij mijnontploffing op 18 juli 1944 of 10 april 1945 ??? met
 DEWULF Jan (Oostende 12.10.1901) ;
 MAKELBERGHE Frans (Oostende 9.08.1904) ;
 GONZALES Georges (Nieuwpoort 4.12.1909) ;
 ROUZEE Albert (Oostende 29.04.1897)
- H. 37 « Louissette-Francine » - 68,27 B.T. - 150 P.K. - Oostende 1929 - Reder VANTORRE A. Zou aan de ontruiming van Duinkerke deel genomen hebben vanuit Dartmouth (volgens L. LECONTE) - Na de oorlog Z. 504.

BIJLAGE 2

« Bismarck » en « Kondor »

Kapitein RYCX is min of meer overtuigd gebleven dat de « Bismarck » iets te zien heeft met de vernieling van zijn O.88 « John ». Volgens hem werden de Duitse vliegtuigen in de omgeving van IJsland voor de bescherming van de « Bismarck » aangehouden. « Vroeger had men nooit daar vliegtuigen horen ronken » zegt hij.

Wij weten dat de O.88 « John » op de IJslandse visgronden, op 25 mei, is aangekomen. Op dat ogenblik bevond de « Bismarck » zich reeds nabij IJsland. Het was zwaar beschadigd en werd teruggezien door de Poolse destroyer « Piorun ». De Poolse Zee Strijdkrachten in Engeland hebben met fierheid laten weten dat het « Poolse oog » het eerste was die de « Bismarck » had ontdekt. Het is aangenomen dat het (35.000 T.) slagschip definitief in de voormiddag van de 27 mei 1941 in de grond werd geboord. De O.88 « John » werd maar op 2 juni e.k. in de vroege morgen aangevallen. Dit maakt een verschil van zes volle dagen !



Een « KONDOR » van de Luftwaffe.

Cliché : Koninklijk Museum van het Leger en van Krijgsgeschiedenis - Afdeling : Ruimte- en Luchtvaart.

In werkelijkheid werd de O.88 « John » een van de zoveelste slachtoffers van de gevaarlijke « Kondor »s van de Luftwaffe.

De afdeling « Ruimte- en Luchtvaart » van het Koninklijk Museum van het Leger en van Krijgsgeschiedenis heeft ons zeer vriendelijk de volgende inlichtingen medegedeeld :

De Focke-Wulf 200 C, bijgenaamd « Kondor », was een nieuw ontworpen transportvliegtuig dat voor verre zeeverkenningen werd aangepast. In de lente van 1940 werden de eerste exemplaren aan de « 1 Staffel-1 Gruppe des Kampfgeschwaders 40 » geleverd. Deze pas gevormde eenheid begon met de aanvallen tegen geallieerde schepen vanuit basissen in Denemarken en dit vanaf april 1940.

Na de overwinning in Frankrijk, werd de eenheid naar Bordeaux-Mérignac overgeplaatst en verbonden aan de « Luftflotte 3 - IV Fliegerkorps ». De toestellen vertrokken vanuit Bordeaux-Mérignac, overvlogen de golf van Biskaye, de nabijheid van de Ierse kusten (waar onze vissers dikwijls aangevallen werden) en van IJsland om dan te landen te Trondheim-Vaernes of te Stavanger-Sola in Noorwegen. Zij vielen alles aan wat zij ontmoetten.

Tijdens de maanden augustus en september 1940 heeft de « 1/KG 40 » niet minder dan 90.000 B.T. geallieerde schipping in de grond geboord. Het meest spektakulaire succes werd de ontdekking en het bombardement van de « Empress of Britain ». Tussen 1 augustus 1940 en 9 februari 1941 heeft de « 1/KG 40 » 85 geallieerde schepen (363.000 B.T.) in de grond geboord.

In maart 1941 werd de « staffel » (smaldeel) uitgebreid tot een « Gruppe » van drie smaldelen. De nieuwe « Gruppe » beschikte over een effectief van 36 Kondor's. Gewoonlijk was slechts het vierde van dit effectief beschikbaar. In 1941 werden 58 dergelijke toestellen aan de Luftwaffe geleverd.

De Kondor's werden langzaam minder gevaarlijk vooral dank zij drie nieuwe verdedigingsmiddelen van de Geallieerden : de « CAM-Schips » (schepen met een gecatapulteerd Hurricane), de kleine vliegdekschepen voor begeleiding van de konvooien en de « Liberators B.24 » van het Coastal Command van de Royal Air Force. 1941 is dus het beste jaar geweest voor de Kondor's.

Deze FW 200 C hadden een bemanning van 7 mannen en vier 9 cyl. stervormige motoren met luchtverkoeling B.M.W. Bramo R.2 Fafnr (1.200 P.K. bij het loskomen van de grond en 1.000 P.K. aan de zeeoppervlakte). Zij hadden twee posten van mitrailleurs op de rug, een langs beide zijden en een onder. Zij droegen 2.313 kg. bommen. Hun kruissnelheid was ± 250 km./u. De topsnelheid was ± 350 km./u. beperkt tot ± 300 km./u. aan de zeeoppervlakte. De aktieradius, op kruissnelheid, schommelde tussen 2.210 en 2.760 mijlen.

BIJLAGE 3

Motor Tanker « THORSHAVET »
 11.015 B.T.

1938 Deutsche Werf Hamburg

Rederij : A/S Blyde & Dahl (A/S Thordahl)

Thuishaven : Sandefjord Noorwegen

Volgens Lloyds Register 39/40 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen.

La fin du „Graf Spee”

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

Depuis qu'il y a des navires et que l'on se bat sur mer, le premier souci des nations en guerre a toujours été d'entraver les communications maritimes de leurs adversaires et d'assurer la sécurité des leurs. La guerre de course est aussi vieille que la guerre sur mer.

Si l'on dit parfois qu'elle est l'arme des marines faibles, elle n'est pas dédaignée pour autant par les grandes puissances navales qui ne sauraient impunément laisser circuler les navires de commerce, dont l'adversaire a besoin pour le ravitaillement de son industrie de guerre, voire tout simplement de sa population.

L'Allemagne en avait fourni la preuve au cours de la première guerre mondiale où, à côté de sa flotte de haute mer, elle avait mis en ligne les corsaires de l'amiral von Spee, qui avaient causé des ravages dans le tonnage des marines marchandes alliées. Les exploits du commandant von Müller qui, avec son navire l'« Emden », avait réussi à envoyer par le fond 70.000 tonnes de navires ennemis au cours de l'hiver 1914, sont restés légendaires.

Rien d'étonnant, dès lors, qu'en 1938, le grand amiral Raeder ait décidé de reprendre, pour l'essentiel, cette idée de guerre de cours : lâcher dans les océans quelques grands « fauves », dotés d'une très grande autonomie de manoeuvre, de survie et de décision.

A vingt-cinq ans de distance, les choses se présentaient, dans leurs grandes lignes, telles qu'elles étaient apparues en 1914. Avec une différence toutefois.

La Marine de Guillaume II avait à sa disposition au Cameroun, dans l'Est africain, au Pacifique, des bases coloniales dont la marine du IIIe Reich se trouvait privée. La Kriegsmarine ne pouvait offrir à ses corsaires d'autres bases de départ que les estuaires ensablés de l'Ems, de la Jade et de l'Elbe, rejetés dans un coin de la mer du Nord étroitement contrôlée par la Royal Navy.

Ne disposant plus des bases coloniales nécessaires pour la guerre de course, l'Allemagne avait cru trouver la parade dans la construction de « cuirassés de poche ». Telle était, en effet l'expression qui devait rapidement se généraliser pour désigner ces nouveaux bâtiments dont les caractéristiques ne manquèrent pas d'étonner les experts maritimes du monde entier.

L'Angleterre avait insisté pour que le déplacement maximum des bâtiments que la marine allemande serait autorisée à construire ne dépassât pas 10.000 tonnes, c'est à dire le tonnage des croiseurs lourds dont toutes les marines du monde devaient construire de nombreux exemplaires entre les deux guerres.

L'Allemagne respecta scrupuleusement cette clause. Mais où le Génie Maritime du Reich accomplit un tour de force, c'est en dotant les navires de la série « cuirassés de poche » de six pièces de 280 mm alors qu'aucun croiseur de 10.000 tonnes étranger ne portait de canons d'un calibre supérieur au 203, et en leur assurant un rayon d'action largement supérieur à celui de leurs adversaires éventuels.

Lorsqu'éclata la deuxième guerre mondiale, trois unités du genre avaient été mises en service actif, le « Deutschland », l'« Admiral Scheer » et l'« Admiral Graf Spee », dernier de la série lancé en 1936, qui avait fait cette année-là une entrée en scène fort remarquée à la revue navale de Spithead, à l'occasion du couronnement du roi Georges VI.

De 36 à 39, les bureaux d'études de toutes les Amirautes s'affairèrent fiévreusement à la construction de navires susceptibles de surclasser les « cuirassés de poche » allemands en vitesse et en puissance de feu. Mais lorsque la conflagration éclata, le 3 Septembre 1939, aucune de ces nouvelles unités n'était encore prête à se battre.

Et c'est ainsi qu'un seul navire allemand de 10.000 tonnes, le « Graf Spee » dont il est question aujourd'hui put immobiliser une flotte de 270.000

tonnes de navires de guerre alliés pendant plusieurs mois et réussir un exploit de corsaire dans la tradition la plus fantastique de la vieille marine en bois.

Ici, les présentations.

Le commandant du navire : un jeune officier âgé d'une quarantaine d'années, le capitaine de frégate Hans Langsdorff, déjà titulaire de nombreuses et prestigieuses décorations militaires. Commandant d'une groupe de dragueurs de mines en mer du Nord, pendant la Première Guerre mondiale, officier de liaison entre les ministères de la Guerre et de la Marine, de 1918 à 1925, officier d'Etat Major du grand-amiral de la flotte allemande ensuite.

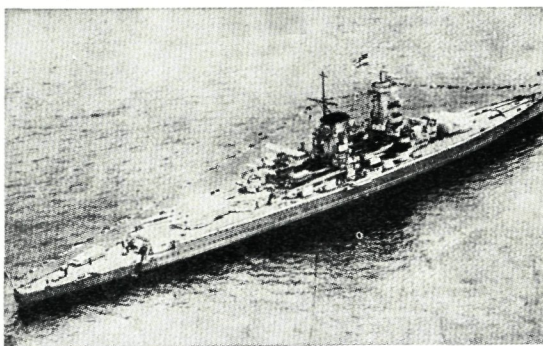
A ses qualités de chef militaire et de marin, le commandant Langsdorff joignait des qualités humaines, reconnues non seulement par ses hommes, mais aussi par les officiers anglais qu'il allait faire prisonniers et dont il allait envoyer les navires par le fond, au cours de sa croisière.

Le navire : le « Graff Spee », un cuirassé ultra-moderne, que ses huit moteurs Diesel, développant au total 58.000 chevaux, pouvaient propulser à la vitesse de 28 noeuds. Autonomie quasi-planétaire : 35.000 kilomètres. Armement : six canons de 280 capables de projeter des obus jusqu'à 27 kilomètres à la

cadence de 2 coups par minute ; huit pièces de 130, plusieurs batteries antiaériennes et de nombreuses mitrailleuses lourdes.

Deux innovations aussi à signaler : le « Graf Spee » est un des tous premiers bâtiments de guerre à être doté d'un radar et d'un service d'observation aérienne personnelle et autonome, constitué par deux hydravions « Arado ».

Un redoutable machine de guerre !



Le « GRAF VON SPEE »



Hans Langsdorff
commandant
du croiseur
allemand
« Graf Spee ».

Ce fut le lundi 21 Août 1939, dix jours avant l'invasion de la Pologne, bien avant que ne fussent épuisées les ultimes négociations diplomatiques, que le « Panzerschiff Admiral Graf Spee », commandant, Kapitän zur See Langsdorff quitta le port de Wilhelmshaven avec son grand plein de munitions, de combustibles et de vivres « pour une destination inconnue ».

Peut-être s'agissait-il d'une sortie d'exercice, d'une école à feu, peut-être resterait-il quelques jours en mer ou se rendait-il tout simplement dans un autre port... Personne n'en savait rien et, aussi bien, personne ne se posait la question.

Mais beaucoup se la posèrent au bout de quelques jours. En effet, le navire ne manifesta plus sa présence, n'entra dans aucun port, ne mouilla sur aucune rade : impossible de savoir ce qu'il était devenu.

Les Allemands essayaient-ils de faire partir clandestinement leurs « cuirassés de poche » du « triangle humide » de la mer du Nord, et de leur faire prendre une position qui les favoriserait dans la guerre aux navires de commerce, dès le début d'hostilités éventuelles entre l'Angleterre et l'Allemagne ?

Il fallait en avoir le cœur net.

De nombreuses unités de la Home Fleet allèrent se poster dans les passages entre le Groenland, l'Islande, les Shetland et les Orcades. La consigne était de bien ouvrir les yeux. Elles montèrent cependant une garde inutile, aucune d'elles ne put signaler un navire de guerre étranger. Rien d'étonnant à cela, car, à ce moment, le « Spee » et le « Deutschland », qui avait aussi appareillé, avaient déjà franchi ces passages et s'étaient évanouis dans l'immensité de l'Atlantique.

Même après la déclaration de guerre, on demeura plusieurs semaines sans entendre parler d'eux. Le 30 Septembre enfin, deux canots de sauvetage

atteignirent la côte américaine au voisinage de Pernambouc. Leurs occupants, à bout de forces, déclarèrent que leur bâtiment, le « Clément », un cargo britannique de 5.000 tonnes, avait été arraisonné et coulé par « un grand navire de combat allemand ».

La nouvelle confirma les craintes qu'on nourrissait à Londres. A l'Amirauté, on se réjouit cependant de ne plus avoir, désormais, à frapper tout à fait dans le vide. Une chose était certaine : un corsaire allemand rendait dangereuse la navigation dans l'Atlantique Sud. Des contre-mesures s'imposaient d'urgence.

Il y avait plus d'un mois que le « Graf Spee » avait quitté Wilhelmshaven. A la veille de son départ, le commandant Langsdorff avait reçu du grand-amiral Reder une volumineuse enveloppe cachetée contenant des instructions secrètes, dont il ne devait prendre connaissance qu'une fois parvenu en haute mer. Ce n'est qu'après avoir gagné discrètement les eaux de l'Atlantique nord que Langsdorff prit connaissance de sa mission.

Et ce n'est qu'à ce moment qu'il découvrit que le haut état-major, non satisfait du rayon d'action déjà considérable du « corsaire (35.000 km), lui avait adjoint un ravitailleur de haute mer, une vache à lait, un bateau-nourrice, capable de lui fournir tout ce dont il aurait besoin pour une navigation de plusieurs mois : l'« Altmark ».

Les deux navires étaient soumis à un silence radio rigoureux. Leurs rencontres étaient programmées à l'avance. La première avait eu lieu, le 13 Septembre, dans le golfe du Mexique. Le ravitaillement en carburant et en vivres s'était déroulé sans problème. La guerre était, à présent, déclarée et le « Graf Spee » avait reçu un message de l'Amirauté lui enjoignant d'exécuter les ordres de mission secrets, c'est-à-dire l'attaque et la destruction de navires de commerce alliés. Jusque là, la consigne avait été de ne pas apparaître sur les lignes fréquentées.

Ayant désormais les mains libres, Langsdorff résolut de patrouiller dans une vaste zone située entre l'Afrique et l'Amérique du Sud où se croisaient les lignes de trafic entre l'Europe et l'Asie par le Cap d'une part, et l'Europe et l'Amérique latine d'autre part. Après une nouvelle rencontre avec l'« Altmark » le 20 Septembre, le cuirassé de poche cingle vers le sud-ouest, en direction des côtes brésiliennes.

Et le 30 Septembre, c'est la rencontre avec le « Clément ». L'un des hydravions du « Graf Spee » prend son envol, force le vieux « tramp » à stopper.

L'équipage est invité à abandonner son navire. Le commandant Harris et le chef mécanicien sont hissés à bord du cuirassé. Langsdorff fait lancer deux torpilles qui manquent leur but, puis dépêche le « Clément » au canon et passe un signal à la station radio de Pernambouc pour l'inviter à ramasser l'équipage du cargo demeuré dans les canots de sauvetage.

Le « Graf Spee » a frappé pour la première fois et, désormais, les choses vont se dérouler très vite. Le 5 Octobre, au moment où la radio anglaise annonce qu'un raider a coulé le « Clément », les veilleurs du « Graf Spee » signalent une fumée.

C'est le « Newton Leach », un cargo de 4.000 tonnes de jauge, chargé de 7.000 tonnes de maïs, à bord duquel les hommes de l'équipe d'assaut allemande débarquent sans crier gare : l'équipe de quart somnolait en attendant la relève. On lui place une garde armée et l'invite à suivre le corsaire jusqu'à nouvel ordre.

C'est lui qui recueillera le surlendemain l'équipage de l'« Ashléa », 4.222 tonnes qui est coulé par des charges explosives avec les 7.000 tonnes de sucre qu'il transporte.

Ces deux prises vont poser à Langsdorff un problème inextricable, sur lequel le plan de la mission qui lui avait été confiée était extrêmement évasif : que fallait-il faire des prisonniers ? Très strict sur le chapitre du respect de la vie et de la dignité humaine, le commandant allemand écartait d'emblée deux hypothèses ; celle de couler des navires civils avec les équipages à bord et celle d'abandonner ces équipages à leur sort, dans leurs canots de sauvetage, en plein océan.

Dès lors, il fallait : ou bien transformer le « Graf Spee » en prison flottante, avec les problèmes de surveillance et de ravitaillement que cela comportait : ou bien contraindre les navires capturés à suivre le cuirassé dans ses pérégrinations, sous le contrôle de groupes de prise allemands.

L'expérience vécue au cours des cinq jours précédents révélèrent à Langsdorff l'impossibilité de concilier la guerre de course, qui suppose une totale liberté de mouvement, avec le respect des principes de la guerre navale classique. Heureusement, il y avait l'« Altmark », infiniment moins encombré et qui pourrait par conséquent accueillir, sans graves inconvénients les « hôtes » du corsaire. Il fallait au plus vite retrouver l'« Altmark ».

Fidèle à sa stratégie, Langsdorff quitte au plus vite les lieux du drame de l'« Ashléa » et se dirige vers l'ouest. Le 10 Octobre, vers sept heures, la vigie signale un quatre-mâts à l'horizon. Arborant le pavillon français, comme il le fera à chacune de ses prises, le « Graf Spee » fonce de toute la puissance de 58.000 CV vers le « Huntsman », 8.000 tonnes, venant de Calcutta chargé de toile de jute, de thé et de produits tropicaux. L'équipe d'assaut du cuirassé est à bord avant que l'équipage du cargo britannique se rende compte de ce qui se passe. Le 12 Octobre, le « Graf Spee » abandonne le « Huntsman » sous bonne garde pour aller ravitailler à l'« Altmark », qu'il rencontre deux jours plus tard et avec lequel il revient, le 16, pour soulager sa prise de ses provisions et transborder sur sa « nourriture » cent cinquante prisonniers. Ceci fait, à son tour le « Huntsman » s'engloutit dans les flots.

Le 22 Octobre, la scène se renouvelle aux dépens du « Trevanion », un joli cargo de 6.000 tonnes, qui se rendait du Cap à Freetown avec une cargaison de minerai. Celui-ci fait des difficultés pour stopper. Et chose plus ennuyeuse, il signale l'attaque par radio. Son sort est vite réglé. Le « Graf Spee » disparaît. On n'en entendra plus parler pendant trois semaines.

En fait, le corsaire a retrouvé, une fois encore l'« Altmark » à proximité de l'île Tristan da Cunha, le 28 Octobre, s'y est ravitaillé et s'est débarrassé des prisonniers du « Trevanion ». Après, quoi il s'est

écarté à toute allure de sa récente zone d'activité, dont les coordonnées avaient sans doute été divulguées par le radio du cargo anglais, et a foncé vers l'océan Indien.

Où reprit le petit jeu de massacre. Le 15 Novembre, le pétrolier britannique « Africa Shell » est coulé à l'entrée du canal de Mozambique, dans les parages de Lourenço Marquês. Le lendemain, un navire hollandais, le « Mapia » échappe de peu au même sort. 26 Novembre, nouveau rendez-vous avec l'« Altmark » : ravitaillement et transfert des nouveaux prisonniers. Tout cela est réglé comme papier à musique.

Et la symphonie pour un corsaire solitaire et sa nourrice reprend sans la moindre fausse note jusqu'au 2 Décembre où, presque sur les lieux de la tragédie du « Trevanion », à quelques centaines de milles des côtes de Namibie, le sort désigna, le « Doric Star », un bateau frigorifique de 10.000 tonnes, comme nouvelle victime du cuirassé de poche. Le navire de la Blue Star Line fut coulé comme les autres, mais cette rencontre devait être fatale pour le « Graf Spee ».

Le lendemain, ce fut le tour du « Tairoa » de 8.000 tonnes. Puis, continuant sa route vers l'Ouest, le « Graf Spee » coula, le 7 Décembre, à quelque 900 milles de Rio de Janeiro, le « Streonshaln », chargé de 6.000 tonnes de viande frigorifiée. Ce fut sa dernière victime.

Avant d'être coulé, le « Doric-Star » avait, en effet, eu le temps d'envoyer un signal de détresse. Le « Tairoa », le lendemain, avait pu faire de même à deux reprises. Si bien que pour le « Graf Spee », qui était à la mer depuis le 21 Août, dont les machines n'avaient cessé de tourner depuis cette date et pour lequel il était temps de penser au retour en Allemagne en vue de procéder à des vérifications et à une remise en état générale, la suite des cérémonies fut complètement bouleversée.

Au cours de ces trois mois, comme bien l'on pense, l'Amirauté britannique n'était pas restée inactive.

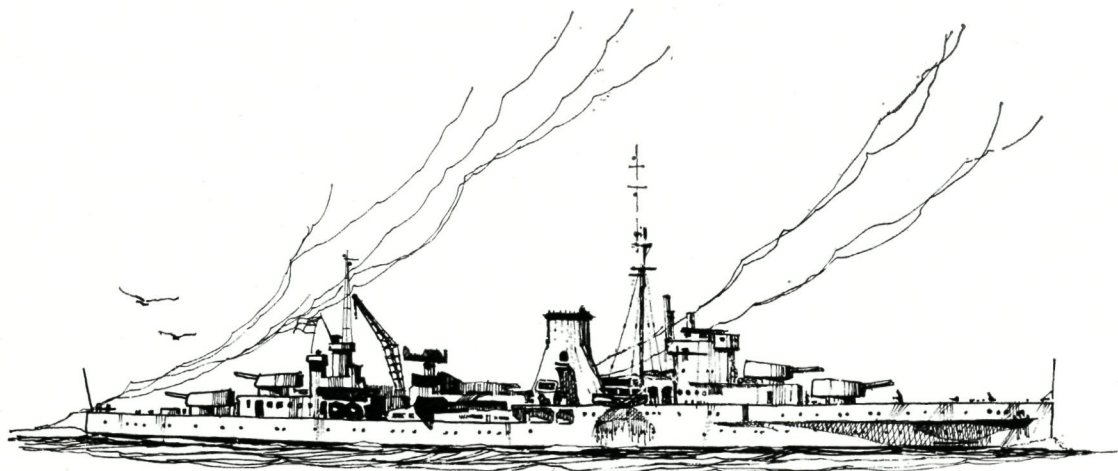
On n'y avait pas été long à s'y rendre compte qu'un ou des corsaires allemands opéraient dans l'Atlantique et que le trafic transatlantique risquait d'être sévèrement perturbé, voire interdit, s'il n'était rapidement porté remède à la situation.

Trois cuirassés avaient été affectés à la protection des convois d'Halifax. Puis on y incorpora des sous-marins, comptant sur l'effet psychologique que leur présence ne pouvait manquer d'avoir sur les commandants des cuirassés de poche. Par ailleurs, le croiseur de bataille « Renown » et le porte-avions « Ark Royal ». Les Français basèrent sur Dakar le cuirassé « Strasbourg » et trois croiseurs de 10.000 tonnes. Aux îles Falkland, pour surveiller la côte de l'Amérique du Sud, la division du commodore Harwood constituée par les croiseurs Cumberland, Ajax, Achilles et Exeter.

Le commodore Harwood croisait avec sa division au large de la côte américaine, à quelques trois mille milles de l'endroit où avaient été coulés le « Doric Star » et le « Tairoa », au début Décembre. Ce qui lui avait permis de capter leurs messages de détresse. Il savait désormais ce qu'il lui restait à faire.

En s'imaginant que tous les navires britanniques faisant le guet dans l'Atlantique Sud se précipiteraient sans exception et à toute vitesse vers la côte africaine, lieu de ses derniers exploits, en abandonnant la garde d'autres routes maritimes, Langsdorff se trompait. Harwood ne pensait nullement à écarter ses bâtiments de leur poste de surveillance devant le rio de la Plata.

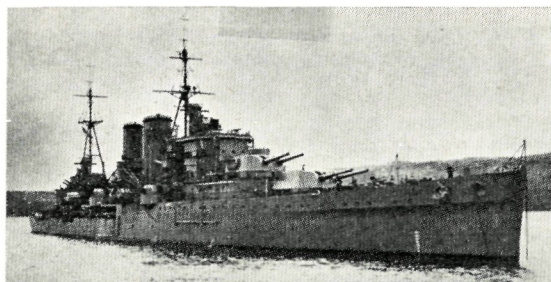
Le vaisseau fantôme finira un jour par se manifester ici, disait-il. Il suffit d'avoir la patience de l'attendre. C'était raisonner juste. Le trafic sortant du rio de la Plata à destination de l'Angleterre constituait, en effet, un objectif extrêmement tentant. Le « Spee » pouvait-il trouver moment plus favorable, pour envoyer par le fond quelques navires lourdement chargés, que celui où les Anglais le croyaient toujours - croyait-il - au large de la côte d'Afrique ?



L'« Ajax » entré en service en 1935, un bâtiment relativement rapide, armé de huit canons de 152 et de huit autres de 102, d'une portée de 23 kilomètres.

Le commandant Langsdorff décida de pousser encore une pointe vers l'Amérique du Sud, avant d'entreprendre le voyage de retour. Cette décision devait conduire à leur perte, et son navire, et lui. Chose extraordinaire, le commodore Harwood, qui avait arboré sa marque sur l'« Ajax », avait prévu non seulement le lieu mais la date de sa rencontre avec le corsaire. Cette date était le 13 Décembre, le lieu, l'estuaire du rio de la Plata, qui sépare l'Uruguay de l'Argentine. Il était parvenu à ces conclusions en étudiant attentivement la position des bâtiments de commerce précédemment coulés et en évaluant la vitesse du pirate.

Les trois croiseurs d'Arwood, « Ajax », « Achilles » et « Exeter » étaient beaucoup trop petits et trop faibles pour se mesurer à l'ennemi et ne pouvaient guère, en principe, que signaler sa présence et demander de l'aide. Harwood n'en avait pas moins donné l'ordre permanent « d'attaquer immédiatement, de jour comme de nuit ».



L'« Exeter », armé de six canons de 203, l'un des héros de la bataille du Rio de la Plata.

Le 13 Décembre à l'aube, le « Graf Spee » se présentait au rendez-vous où l'attendaient les Anglais depuis la veille. Langsdorff pensa tout d'abord avoir affaire à un convoi protégé par des bâtiments de guerre, des destroyers sans doute, dont le cuirassé pourrait facilement se débarrasser. Ces ordres de mission lui prescrivaient d'éviter le combat dans toute la mesure du possible, même contre des unités inférieures. Mais, imaginez un peu : un convoi ! Ne serait-ce pas le digne couronnement de cette croisière que de détruire plusieurs navires d'un seul coup ?

C'était décidé : le « Graf Spee » allait combattre. Et il fonça. Quand il arriva suffisamment près pour comprendre sa méprise, il était trop tard pour rebrousser chemin. La bataille à un contre trois commençait. Il était exactement 6 heures 22 du matin.

Mais, même à trois contre un, la bataille était loin d'être jouée. Le « Graf Spee » portait six pièces de 280. Le mieux armé de ses adversaires, l'« Exeter » n'avait que six 203, et les deux autres croiseurs, du 152. Si Langsdorff s'était tenu hors de portée, il aurait pu expédier ses trois antagonistes, l'un après l'autre. La visibilité était exceptionnelle, et les pointeurs allemands avaient conservé de la première guerre mondiale une excellente réputation.

Mais, des deux côtés, on était bien décidé à « accrocher ». Les Anglais se séparèrent pour tenir le « Graf Spee » sous leurs feux croisés. Langsdorff choisit de frapper au plus vite et du plus loin possible, la portée de ses canons étant supérieure à celle de l'ennemi, qui était en revanche plus rapide que lui.

La première salve des tourelles triples de 280 partit en direction de l'« Exeter » qui avait reçu mission d'engager le cuirassé de poche par le travers. L'« Exeter » riposta trois minutes plus tard. Après un échange de salves, les adversaires se rapprochèrent à toute allure et la distance diminua à la vitesse approximative de 50 milles à l'heure. Au bout de huit minutes de combat l'« Exeter » avait été touché de plein fouet et l'enfer était allumé à bord.

Le « Spee » crachait la mort toutes les dix secondes. Plusieurs incendies s'étaient déclarés sur le croiseur, qui commençait à prendre de la gîte sur tribord. Les équipes de sécurité luttèrent furieusement pour empêcher les soutes de sauter. L'« Exeter » était maintenant suffisamment près du corsaire pour que son tir devint efficace. Quelques-uns de ses coups firent but. Jusqu'au moment où une salve du « Spee » tomba sur la dernière tourelle et le réduisit au silence.

Entretemps, l'« Ajax » et l'« Achilles » s'étaient approchés suffisamment du « Spee » pour l'obliger à rompre le combat avec l'« Exeter » et à se retourner contre ses nouveaux assaillants qui s'étaient mis à le cribler d'une véritable grêle de projectiles. Ceux-ci ne pouvaient guère espérer qu'un de leurs coups serait mortel, mais chaque obus qui s'abattait sur la carcasse d'acier du cuirassé allemand causait pertes et dégâts.

Une fumée noire et sinistre couvrait maintenant le champ de bataille et Langsdorff faisait des efforts désespérés pour se mettre hors de portée. De temps en temps, il évoluait pour tirer sur ses assaillants. Il parvint à placer deux coups directs sur les deux tourelles arrière de l'« Ajax », qui volèrent en éclats. Un autre coup endommagea également l'« Achilles ».

Mais les deux croiseurs légers continuaient la lutte. Bientôt, un de leurs obus atteignit le « Spee », faisant un trou de deux mètres carrés dans sa cuirasse à tribord.

Les choses se gâtaient. Aussi bien pour Harwood que pour Langsdorff. Les deux commandants décidèrent en même temps de changer de tactique. Harwood lança un rideau de fumée pour dissimuler ses mouvements. Langsdorff fit route à grande vitesse vers les côtes pour se mettre à l'abri dans des eaux territoriales. Un compte rendu des pertes et avaries subies demandé à son premier officier était inquiétant. Plus inquiétant encore, le relevé des stocks de munitions restant dans les soutes après cet engagement fatidique. Il ne permettait pas d'envisager une nouvelle rencontre.

Le 14 Décembre, à un heure moins dix du matin, l'« Admiral Graf Spee » mouillait dans les passes de Montevideo. Au large ses vainqueurs commencèrent leur faction.

Le commandant allemand, invoquant les règles du droit international, demanda la permission de rester dans le port « le temps de réparer son navire et de le remettre en état de reprendre la mer ». Parallèlement, l'ambassadeur du Reich intervint au plus haut niveau pour obtenir une autorisation de séjour exceptionnelle pour le « Graf Spee ». On ne lui concéda que quarante huit heures... c'est à dire le délai normal fixé par les conventions internationales.

De toute évidence, il était absolument impossible de réparer le cuirassé de poche en un laps de temps aussi court. D'autant plus que les Uruguayens, acquis aux Alliés, n'allaient certainement pas déborder de zèle pour secourir le navire allemand. Le piège commençait à se refermer sur celui-ci.

Le 15 Décembre, Langsdorff fut autorisé à ensevelir ses morts à Montevideo. Cinq mille personnes assistèrent aux obsèques. Il y avait la colonie allemande locale, bien sûr, mais aussi, suivant les plus nobles traditions des gens de mer, les capitaines des navires marchands coulés qui avaient été prisonniers à bord du « Graf Spee ». Une couronne avait été offerte de leur part, dédiée, « à la mémoire de braves marins, de la part de leurs camarades de la marine de commerce britannique ».

Ce jour là, Langsdorff aurait pu affronter sans risques majeurs le « rassemblement » de la marine de guerre britannique devant Montevideo. Car ce rassemblement n'était qu'un bluff d'Harwood. Il n'avait reçu en guise de renfort que le « Cumberland », un croiseur de la classe de l'« Ajax », un « Ajax » qui était fort mal en point. Et il se passerait bien des jours avant que des bâtiments de puissance égale à celle du « Spee », le « Renown » et l'« Ark Royal » dépêchés par l'Amirauté sur les lieux, puissent arriver à pied d'œuvre.

Le bluff d'Harwood : un message transmis aux autorités uruguayennes, sollicitant des mesures de police spéciales pour éviter les incidents lors de l'arrivée des deux cuirassés britanniques « prévue pour le 16 Décembre », et dont les équipages ne manqueraient pas de descendre à terre.

La fin du « Graf von Spee »

Langsdorff ne fut pas long à apprendre la (fausse) nouvelle. Il était coincé, sauf à quitter Montevideo dans les plus brefs délais. Une activité fébrile se développa à bord du « Graf Spee ». L'équipage faisait des efforts désespérés pour remettre le bâtiment en état.

Faites l'impossible pour garder le « Spee » dans le port, demanda Harwood à l'ambassadeur d'Angleterre.

L'Uruguay accepta de dépasser la marge autorisée par sa neutralité. Le gouvernement décida de fixer une nouvelle limite au séjour du cuirassé de poche allemande : soixante douze heures.

Ce même soir, un cargo leva l'ancre et sortit vers le large. C'était le « Dunster », de 8.000 tonnes. Coïncidence ? Est-ce bien sûr ? D'après les accords de la Haye, aucun bâtiment de guerre belligérant ne peut quitter un port neutre pendant les vingt quatre heures qui suivent le départ d'un navire de commerce. Cela pour éviter les attaques dans les limites des eaux territoriales. Le départ du « Dunster » forçait automatiquement le « Spee » à demeurer dans le port vingt quatre heures encore. Langsdorff étudia nerveusement les comptes-rendus de la presse mondiale. Tous confirmaient les informations britanniques relatives à la concentration de puissantes unités en vue de la destruction du « Spee ». Le 16 Décembre, il rendit compte à Berlin, qu'il tenait soigneusement informé, qu'en raison de l'approche du « Renown » et de l'« Ark Royal », il ne lui paraissait plus possible de gagner la mer libre. Il se proposait de gagner Buenos-Ayres, mais, s'il fallait envisager une perte certaine de son navire sans aucune chance de causer des dommages





LE "GRAF VON SPEE" COULÉ PAR SON ÉQUIPAGE

"New-York, 17 décembre (Havas). — Le "Graf von Spee" a été coulé par son équipage à 5 milles de la côte uruguayenne"

Pourquoi les Allemands ne peuvent dominer le monde

ET POURQUOI

contre le danger qu'ils représentent pour le reste de l'humanité il n'y a qu'une défense :

CENSURE

par Emil LUDWIG

"S'OPPOSE à tout effort de domination mondiale par l'Allemagne nazie. C'est pour cela qu'il faut empêcher à tout prix qu'elle ne devienne la puissance dominante. L'Allemagne nazie est le danger pour l'humanité. Elle doit être détruite. C'est la seule voie pour la paix et la sécurité de l'humanité."

AVANT DE LEVER L'ANCRE IL AVAIT-
 FAIT PASSER DES MEMBRES DE SON ÉQUIPAGE
 SUR UN CARGO ALLEMAND

à 21 h. 15, le croiseur se mettait en route;

à 22 h. 35, il avait quitté Montevideo;

à 22 h. 55, avait lieu le sabordage;

à 23 h. 7, il disparaissait dans les flots.

**PLUSIEURS EXPLOSIONS DEMANTÈLERENT
 CE QUI RESTAIT DU BÂTIMENT**

"LE PETIT
 PARISIEN"
 AUX
 ARMÉES

Des héros sans peur ni bluff...

Visite à une fameuse demi-brigade de diables bleus qui ne craignent qu'une chose : parler d'eux-mêmes et de ce qu'ils ont fait
 Cinq : un aspect de confinement quelques ports près du front
 (N° 20.20)



De notre correspondant de guerre qui continue : "Les soldats du 5^e régiment d'infanterie ont été très impressionnés par la bravoure et le courage de ces diables bleus."

à l'ennemi, ne valait-il pas mieux se saborder plutôt que d'accepter l'internement ?

Il connaissait la réponse d'avance. Le grand amiral Raeder faisait toujours pleine confiance à ses commandants. Et Raeder bénéficiait lui-même de la confiance d'Hitler. La réponse du grand amiral laissait, comme attendu, toute liberté d'action au commandant du « Graf Spee », sauf en ce qui concernait l'internement à Montevideo. La dernière phrase disait : « Veillez à ce que la destruction soit bien complète, si vous êtes contraint de couler votre navire ».

« L'Admiral Graf Spee » transborda la plus grande partie de son équipage sur le pétrolier allemand « Tacoma », qui se trouvait dans le port, puis se prépara à appareiller. Une foule immense s'était rassemblée sur la côte dans l'espoir d'assister au combat du cuirassé de poche contre ses ennemis. Elle fut déçue. A la limite des eaux territoriales, le « Spee » stoppa et les équipes de sabordage prirent place à bord des remorqueurs.

Puis, au moment où le soleil disparaissait derrière l'horizon, on vit un éclair de flamme qui fut suivi par une formidable explosion. Toutes les vitres de la ville tremblèrent. Langsdorff venait de détruire son navire à six milles dans le sud-est de Montevideo.

Le « Graf Spee » brûlait encore lorsque, le matin du 19 Décembre, le Commandant Langsdorff et son équipage arrivèrent à Buenos-Ayres pour y être internés dans l'arsenal de la Marine. Langsdorff

réunit ses marins pour la dernière fois, leur dit qu'il y avait une importante colonie allemande en Argentine qui allait leur rendre la vie la plus facile. Puis, il s'inclina avec raideur et s'en alla.

Le lendemain, 20 Décembre, en le retrouvant mort dans sa chambre d'hôtel, reposant sur un pavillon allemand, non pas celui d'Hitler à la Swastika, mais le vieux pavillon noir, blanc, rouge à croix de fer. Sur le bureau, en évidence, une lettre adressée à l'ambassadeur d'Allemagne : « Pour un commandant conscient de son honneur, il va sans dire que le destin personnel ne peut se séparer de celui de son navire... Je porte seul la responsabilité du sabordage de l'« Amiral Graf Spee ». Je suis heureux de payer de ma vie toute ce qui pourrait atteindre l'honneur du pavillon ».

Langsdorff était un officier d'une haute valeur morale. Tous ceux qui avaient été prisonniers à bord du « Graf Spee » furent unanimes à se louer de la façon chevaleresque dont ils avaient été traités. Pour ce dernier des grands corsaires, la fraternité de la mer avait tout son sens.

Pour Hitler, la destruction du « Spee » représentait beaucoup plus que la perte d'un navire. Elle contenait en germe l'échec de l'Opération Seelöw - plan de débarquement en Angleterre - qui supposait au préalable la dispersion des bâtiments de la Royal Navy.

Pas plus qu'en 1914, la guerre de course ne s'annonçait favorablement pour l'Allemagne.

J.M. de Decker

maritiem panorama

door Henri ROGIE

Deze bijdrage tot ons maritiem panorama brengt ditmaal een bondig overzicht van de **evolutie en de toekomst van de kanaaltrafieken van onze kusthavens.**

Inleiding

Oostende en Zeebrugge, onze twee kusthavens met handelstrafiek, liggen op het kruispunt van belangrijke internationale verkeersaders. Tal van belangrijke reisroutes leiden inderdaad naar beide havens, zodat ze vrij snel te bereiken zijn, zowel over het land als over zee.

Dank zij deze gunstige geografische ligging temidden een dicht netwerk van efficiënte verbindingen, hebben zich belangrijke maritieme trafieken kunnen ontwikkelen tussen Oostende en Zeebrugge enerzijds, en verschillende Britse havens gelegen aan de overzijde van het Kanaal.

Huidige bijdrage tot de eerste editie van dit nieuw dagblad brengt dan ook een beknopt relaas over het ontstaan en de evolutie van deze trafieken. Een eerste luik handelt over de kanaaldiensten vanuit de RMT-haven van Oostende, terwijl een volgend artikel de Zeebrugse terminals zal bespreken.

Evolutie van de kanaaltrafiek in de Oostendse RMT-haven

De staatshaven van de Ensorstad kent sinds 164 jaar een bloeiende kanaaltrafiek met de alomgekende passagiersdiensten op Dover en Folkestone. Een eerste lijn Oostende-Dover startte immers in 1815 en was toen verzekerd door Engelse mailboten. In 1864 nam de Belgische Staat de exploitatie over en werd de eerste Belgische pakketboot in de vaart gebracht. De trafiek kende vooral na W.O. I een flinke vooruitgang en zo kon in 1937 een eerste rekordbalans van 756.401 vervoerde passagiers en 12.563 voertuigen gepubliceerd worden.

De toestand in 1846 duurde tot de wet van 1 juli 1971 in voege trad en waarbij een Regie voor Maritiem Transport werd opgericht. Deze RMT ging het jaar daarop in pool samenwerken met de British Rail onder de merknaam «Sealink». Naast het transport van reizigers en begeleide wagens werd toen ook een Ro/Ro-vrachtdienst op de lijnen naar Dover en Folkestone ingevoerd. Voor het verzekeren van dit nieuw gekombineerd vervoer deed men een beroep op de Engelse multipurpose schepen «Hen-

gist» en «Horsa», terwijl onze car-ferry «Roi Bau-douin» hiervoor de nodige aanpassingswerken onderging.

Vanaf 1972 werd de uitbouw van de RMT-vloot dan ook volledig afgestemd op het gekombineerd transport van passagiers en Ro/Ro-vracht. Het concept van de mailboot is derhalve al lang voorbijgestreefd, eerst door de pakketboot, dan door de car-ferry en nu door het multi-purpose schip van het type drive-in/drive-through. Voor het ogenblik zijn vijf dergelijke eenheden bij de RMT operationeel. Hun capaciteit bedraagt nagenoeg 300 personenwagens of 37 vrachtwagens samen met 46 personenwagens, terwijl 1200 tot 1400 passagiers kunnen ingescheept worden.

Daarnaast bezit de RMT nog vijf eenheden van het oude type. Drie ervan zijn uitsluitend ingericht voor het transport van passagiers, terwijl de twee andere ook begeleide voertuigen kunnen inschepen. Vermelden we nog dat de tien eenheden van de RMT hoofdzakelijk op Dover varen. Voor de diensten op Folkestone komen vooral Engelse car-ferries in aanmerking en deze zijn momenteel de «Horsa», de «Vortigen» en de «Earl Leofric».

De resultaten van een dynamisch en vooruitstrevend beleid

De modernisering van de vloot en haar aanpassing aan de eisen van de hedendaagse kanaaltrafieken gingen gepaard met de vernieuwing en de uitbreiding van de walinfrastructuur. Sinds 1970 werd de Oostendse staatshaven immers drie passagierstunnels en twee Ro/Ro-terminals rijker. Een nieuwe parkeerterrein voor de vrachtwagens van de Ro/Ro-vrachtdienst werd onlangs in gebruik genomen. Ze is gelegen in de voorhaven dicht bij de sluis van de handelshaven.

De resultaten van dit dynamisch beleid kunnen wij best aan de hand van volgende statistieken illustreren. In 1970, jaar vóór de oprichting van de RMT, werd een totaal van 2116.946 passagiers overgezet op de lijnen naar Dover/Folkestone. In 1978 bedroeg dit cijfer 2.719.632, wat een jaarlijkse groei ritme van gemiddeld 4,5 % betekent. Wat het Ro/Ro-vervoer van auto's, vrachtwagens en trailers betreft, noteren wij voor 1978 een bilan van 737.410 eenheden, hetzij een gemiddeld expansieritme van circa 14 % jaarlijks. In deze harde tijden van aanhoudende laagconjunctuur zijn deze resultaten beslist als vrij merkwaardig te beschouwen.

Aan de basis van dit sukses liggen vooral de dynamische handelspolitiek van de RMT-verantwoordelijken, het invoeren van promotionele tarieven voor reizigers en voertuigen, en niet in het minst het uiterst efficiënt beleid dat een doorgedreven modernisering van de vloot bewerkte op een relatief korte tijd.

Geleidelijke stagnatie van de passagierstrafiek te Oostende

We merkten reeds dat het groeiritme van de voertuigtrafiek aan de Oostendse terminals merklijk hoger is dan dat van de passagierstrafiek. Zo de overzet van voertuigen — al dan niet begeleid — gedurende de laatste 10 jaar gelijkmatig bleef toenemen, stellen we vast dat de evolutie van de passagierstrafiek sinds 1977 gevoelig wordt geremd. Dit blijkt duidelijk uit onderstaande tabel die een vergelijking schetst tussen het expansieritme van het passagiersvervoer en dat van het voertuigenverkeer. Voor het dienstjaar 1978 is zelfs een lichte regressie vast te stellen, terwijl de balans van het eerste halfjaar 1979 ook niet briljant is :

Periode	Voertuigen	Passagiers
1-12/1978	+ 5,4 %	— 2,3 %
1-6/1979	+ 21 %	+ 1,5 %

Vorig jaar is men deze stagnatie gaan toeschrijven aan het aanhoudend slechte weder alsook aan de werkschorsingen in de Britse transportsector. Nu oordeelt men veel realistischer en geeft men toe dat de concurrentie van de glijbootdienst tussen Calais en Boulogne enerzijds en de Britse kanaalhavens zich bijzonder scherp laten gevoelen. Het sukses van de Franse naviplane en de Engelse hovercrafts van de Seaspeed-lijnen is immers de laatste jaren fel toegenomen. Groeiritmes van ca. 30 % werden er tijdens dit eerste semester geboekt voor wat het passagiersvervoer betreft.

Het lijkt evident dat een snellere verbinding tussen de Oostendse RMT-terminals en de havens van Dover en Folkestone noodzakelijk wordt, wil men de concurrentie van de glijbootdienst vanuit de Franse kanaalhavens uitschakelen en alzo het passagiersverkeer alhier de nodige relance bezorgen. Met dit doel heeft de RMT bij Verkeerswezen de nodige vergunningen gevraagd voor het invoeren volgend jaar van een glijbootdienst op Dover.

Twee toestellen komen hiervoor in aanmerking. Enerzijds de Hovercraft SRN-Super 4, een luchtkussenboot met een capaciteit van 416 passagiers en 56 wagens, die bij Boelwerf-Temse kan geassembleerd worden. Anderzijds de draagvleugelboot van de Boeing Cie die 250 passagiers kan vervoeren maar geen voertuigen en waarvoor Cockerill Yards Hoboken een bouwvergunning hoopt te krijgen. Elk toestel heeft zijn voor- en nadelen zowel op gebied van vervoerscapaciteit en snelheid, als op het vlak van de kostprijs en de havenakkommodaties.

Twee nieuwe kanaaldiensten vanuit de stadshaven

In afwachting van een regeringsbeslissing terzake kreeg de rederij P & O Ferries de nodige vergunning om vanuit de Oostendse stadshaven een nieuwe kanaaldienst op Londen te openen met behulp van twee draagvleugelboten van het type Boeing Jetfoil. De nieuwe lijn wordt ingehuldigd op 29 februari van volgend jaar en is een initiatief van de stedelijke havenautoriteiten die daarom niet noodzakelijk met de kanaaldiensten van de RMT willen wedijveren.

Ook onder impuls van de lokale havenautoriteiten startte in juli van dit jaar een nieuwe Ro/Ro-vrachtdienst op Dover vanuit de terminal gelegen in de handelshaven. Het gaat hier om een dagelijkse dienst in beide richtingen verzekerd door de «Catherine Schiaffino», een kleine Ro/Ro-eenheid van de Schiaffino Cie die enkel rollend materiaal zoals trailers en aanhangwagens vervoert. Gegevens zijn echter nog niet beschikbaar om het belang en de groei van deze nieuwe kanaaltrafiek nader toe te lichten.

Terwijl de RMT voor de relance zorgt van haar passagierstrafiek door het invoeren van moderne transporttechnieken, zien wij de havenverantwoordelijken van de Ensorstad zich van hun kant inspannen om de kanaaltrafieken op de Engelse zuidkust te activeren en uit te breiden.

Voor Oostende is de gunstige evolutie van deze trafieken immers uitermate belangrijk en wel op drieërlei vlak : als stimulans voor de diverse havenactiviteiten, als expansiefactor van de toeristische industrie aldaar en als bron van tewerkstelling in een streek die tegenwoordig een zeer hoog werkloosheidspercentage kent.

(Wordt vervolgd)

L'évolution récente de notre trafic

par Henri ROGIE

OSTENDE

Introduction

A l'analyse du récent bilan semestriel du port de la RTM d'Ostende, nous constatons une fois de plus que le trafic passagers n'enregistre qu'une progression bien médiocre comparée à l'évolution du transit de véhicules assuré par les ferries polyvalents de la Sealink. Les dernières statistiques des terminals ostendais sont suffisamment explicites à ce sujet : + 1,5 % à la rubrique passagers entre + 21 % pour la trafic de véhicules.

Tout d'abord, faisons remarquer que les statistiques commentées dans le présent article concernent uniquement le trafic effectué aux trois terminals appartenant à la RTM. Le trafic maritime s'effectuant dans la partie du port gérée par l'autorité communale ostendaise n'est donc pas inclus dans les chiffres que nous citerons.

Rappelons que ces données ont été commentées dans un article précédent et qu'elles englobaient le trafic Ro/Ro assuré par la Cie Schiaffino sur la ligne Ostende-Dover. Cette liaison inaugurée au début de l'année s'effectue en effet à partir du Houtdok situé dans le port de commerce.

Fréquence traversées pratiquement inchangée

Jetons un premier coup d'oeil sur les données se rapportant au nombre de traversées effectuées par les ferries polyvalents de la Sealink. Rappelons que la majeure partie de ces unités appartiennent à la RTM et que seulement trois ferries de la British Rail viennent se joindre à la flotte transmanche en période pointe essentiellement.

Le résumé que nous publions ci-dessous offre une comparaison entre les chiffres se rapportant au semestre écoulé et ceux concernant la période correspondante de 1978. Nous constatons que le nombre de traversées sur les lignes de Douvres et de Folkestone n'a guère évolué depuis l'année dernière.

En effet, on ne relève que 48 traversées de plus et cela sur un total de 4346 effectuées dans les

deux sens. En taux relatif, l'activation du nombre de traversées est donc de 1,1 %, tandis que la progression du transport de véhicules est toutefois plus élevée comme nous le verrons dans la rubrique suivante.

Ostende - Transport transmanche

	Nombre de traversées	Jauge globale txb
1-6/1978	4.298	20.792.484
1-6/1979	4.346 (+ 1,1 %)	22.181.026 (+ 6 %)

Stagnation du transit passagers aux terminals RTM

Nous disions plus haut que l'accroissement du nombre de passagers au cours du récent semestre n'avait affiché qu'un taux bien médiocre par rapport à l'année dernière. En effet, la progression du trafic aux terminals d'Ostende n'atteint que 1,5 % pour un total de 1.044.735 passagers transités.

On se rappellera que les premiers mois de l'année en cours avaient été franchement mauvais. Cela devait être attribué aux conditions atmosphériques assez médiocres ayant sévi au cours de l'hiver ainsi qu'à la grève des transporteurs britanniques menée au cours de cette période.

Entretemps, nous avons connu les vacances pascales et les trois mois du printemps mais il y a toujours le taux de croissance particulièrement médiocre affiché à la rubrique du transit passagers. On parle à présent de concurrence de la part des aéroglisseurs opérant à partir des ports de Calais et de Boulogne pour expliquer cette lamentable stagnation.

Il est vrai que les récentes statistiques du trafic passagers entre les ports français de la Manche et les terminals de la côte anglaise affichent des chiffres parfois en hausse de plus de 30 % pour ce qui traitait aux transits par aéroglisseurs. Pour les passagers non motorisés, la vogue de l'hovercraft se précise donc de plus en plus et c'est aussi la

raison pour laquelle la RTM étudie à présent la mise en service prochaine de jetfoils ou d'aéroglesseurs sur ses liaisons entre Ostende et Douvres/Folkestone.

La stagnation du transit de passagers aux terminaux d'Ostende apparaît clairement à la lecture du 1er bilan semestriel suivant. Faisons remarquer que la situation est identique tant en ce qui concerne les entrées que les sorties :

Transit passagers 1-6/1979

	Nombre absolu	Evolution
Entrées	518.846	+ 1,3 %
Sorties	525.889	+ 1,8 %
Total	1.044.735	+ 1,5 %

Situation bien meilleure quant au trafic de véhicules

L'évolution du trafic de véhicules apparaît bien meilleure qu'elle ne l'est au chapitre des passagers. Déjà lors de la publication du 1er bilan semestriel de cette année, nous avions fait remarquer que la grève des transporteurs britanniques en ce début d'année n'avait eu que peu de répercussions sur la progression de ce transit.

C'est qu'il ne faut pas oublier que les statistiques se rapportant aux véhicules transités englobent aussi bien les camions et trailers du service de fret Ro/Ro que les voitures touristiques accompagnées. Les véhicules commerciaux ne peuvent emprunter les liaisons par aéroglesseur de la Seaspeed, tandis que les autos, caravanes et autocars du trafic touristique n'ont pas autant d'avantages à effectuer la traversée par hovercraft qu'en ont les passagers voyageant sans voiture.

Ceci explique l'évolution beaucoup plus favorable que connaît le trafic transmanche de véhicules transitant par le port d'Ostende. Pour ce 1er semestre 1979, son taux de croissance atteint en effet 21 % par rapport à la période identique de l'année dernière. Fait remarquable : l'accroissement du trafic est pratiquement aussi élevée à l'entrée qu'il l'est à la sortie ainsi qu'en témoigne le résumé suivant :

Transit véhicules 1-6/1979

	Unités	Evolution
Entrées	182.162	+ 21 %
Sorties	196.286	+ 22 %
Total	378.448	+ 21 %

Pour une liaison transmanche beaucoup plus rapide

La conclusion de cette brève analyse du trafic transmanche au port de la RTM d'Ostende est évidente.

Comme le trafic passagers ne cesse de péricliter, alors que le transit de véhicules tant commerciaux

que touristiques enregistre une progression constante amplement satisfaisante, il serait assurément bénéfique pour le port d'Ostende d'instaurer un service transmanche plus rapide au profit des passagers du trafic touristique. Le jetfoil ou même l'hovercraft conviendrait parfaitement à cette formule de liaison plus directe qui se ferait parallèlement à l'utilisation des car-ferries idéalement appropriés au trafic de fret Ro/Ro. La concurrence qu'exercent actuellement les aéroglesseurs de la Seaspeed à partir des ports français de la Manche en serait fortement atténuée.

On sait que le problème est actuellement à l'étude auprès de la direction de la RTM tandis que l'armement P & O envisage de son côté l'exploitation d'une liaison Ostende-Douvres en jetfoil dès le printemps de 1980.

Pour l'économie des transports de notre pays, et pour la région ostendaise en particulier, cette solution serait assurément largement profitable.

ZEEBRUGGE

Voyons à présent comment a évolué le trafic transmanche de véhicules et de passagers au cours de cette même période. Disons d'emblée que ce bilan est également positif, surtout au chapitre des véhicules transités.

Rappelons tout d'abord les résultats du 1er bilan trimestriel de l'année en cours et présentons les chiffres réalisés par le tableau récapitulatif suivant : Zeebrugge 1-6/1979

	Nombre transité	Evolution
Passagers	207.847	— 15 %
Véhicules	148.432	+ 6,7 %

Le bilan du transit de passagers connaissait donc une nette baisse de régime au cours des trois premiers mois de cette année. Le recul se chiffrait à près de 43.000 unités, ce qui représentait un taux de croissance négatif de 15 %. Cette évolution régressive était attribuée aux grèves ayant sévi en Angleterre au cours de cette période ainsi qu'aux mauvaises conditions climatiques.

La situation était quelque peu meilleure au chapitre du transit de véhicules. Le boni s'élevait à quelque 9700 unités en tout, soit 6,7 % de plus qu'au cours du trimestre équivalent de 1978. Rappelons que pour l'ensemble de l'année 1978, le taux d'expansion du transit véhicules ne s'était élevé qu'à 6,4 %. Le temps où le rythme de croissance du trafic transmanche à Zeebrugge atteignait des 25 % et des 30 % semble donc bien révolu.

Légère relance du transit de véhicules

En ce qui concerne maintenant les résultats enregistrés pour l'ensemble des six premiers mois de cette année, nous constatons que la situation s'est légèrement améliorée en ce qui concerne le transit de véhicules aux terminaux de Zeebrugge. Le taux d'expansion s'est en effet quelque peu

redressé comme en témoigne le résumé suivant :

Trafic véhicules 1-6/1979

	Nombre transité	Evoluiton
Entrées	178.192	+ 9 %
Sorties	171.051	+ 11 %
Total	342.243	+ 10 %

Nous remarquons que le transit en direction du continent est pratiquement identique à celui destiné à l'Angleterre. Le trafic vers le continent connaît toutefois un taux d'expansion légèrement inférieur : 9 % contre 11 % dans la direction opposée.

En chiffres absolus, le transit total réalise un boni de 31.400 unités par rapport au semestre correspondant de 1978. Ce chiffre se subdivise en 14.400 unités à l'entrée et 17.000 unités à la sortie. En taux relatif, la croissance du transit s'élève globalement à 10 %, ce qui révèle que le second trimestre de l'année en cours a été nettement meilleur que la période janvier-mars.

Stagnation dans l'évolution du trafic de passagers

Le tableau que nous publions ci-dessous nous montre que l'évolution du trafic passagers aux terminaux de Zeebrugge ne se traduit plus en chiffres rouges comme c'était le cas pour le 1er bilan trimestriel de cette année. A la rude période hivernale ont succédé les vacances pascales qui furent relativement bénéfiques au point de vue du transit de touristes à la gare maritime d'Ostende.

Néanmoins, le taux d'expansion affiché n'est guère élevé comparé aux années 70-75 où il atteignait des pointes de plus de 30 %. Une certaine stagnation se manifeste donc dans le trafic passagers, ceci tant à l'entrée qu'à la sortie.

En chiffres absolus, ce boni s'élève à 4500 unités

pour les débarquements et à 6800 unités pour les embarquements, ce qui nous donne un profit global de 11.300 unités comparé au semestre correspondant de 1978.

Trafic 1-6/1979

	Nombre transité	Evolution
Entrées	357.409	+ 1,2 %
Sorties	353.157	+ 1,5 %
Total	710.566	+ 1,6 %

Nombre de traversées des ferries en hausse

Terminons cette analyse du trafic transmanche au port de Zeebrugge par un aperçu du nombre de traversées effectuées par les ferries polyvalents des armements Townsend-Thoresen, Transport Ferry Service et North Sea Ferries qui ont réalisé les chiffres que nous venons de commenter.

Zeebrugge 1-6/1979

	Nombre de traversées	Evolution
Trainferries	866	+ 37 %
Carferries	4.800	+ 11 %
Total	5.666	+ 14 %

On ne remarquera d'emblée que l'activation du nombre de traversées des carferries n'est pas allée de pair avec l'évolution du nombre de véhicules et de passagers transportés. Il en est tout autre en ce qui concerne les trainferries de la British Rail. L'augmentation du trafic de marchandises Ro/Ro s'est bien manifestée dans des proportions identiques comme nous l'avons commenté dans notre article précédent.

goekint

een naam die
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende
tel. 80 28 01

De klap op de vuurpijl

Door FKP(R)D Van Houdt, W.F.J.

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens, aangevuld met hypothesen.

26.10.79

Een Amerikaans televisie-netwerk meldt in de vroege morgen dat op 22.9.79 een kernontploffing heeft plaats gehad in een gebied dat delen omvat van de Indische en Atlantische Oceanen en tevens van Antarctica en van zuidelijk Afrika.

Deze gegevens zouden door satellietverkenning verkregen zijn.

Hodding Carter, woordvoerder van het Amerikaanse departement van Buitenlandse Zaken, verklaart dat er wel bepaalde aanwijzingen zijn doch dat deze nader dienen onderzocht.

Dezelfde dag ontwijkt Roelof Bota, Zuidafrikaanse minister van Buitenlandse Zaken, een kategorisch antwoord op de vraag of zijn land over atoomwapens beschikt en zegt enkel dat **hij** niets over de zaak weet.

Dezelfde dag wordt Kurt Waldheim, secretaris-generaal van de Verenigde Naties gevraagd, na te gaan of er werkelijk een nucleaire explosie plaats greep in Zuid-Afrika. De vraag was geïnspireerd door buurlanden van laatstgenoemd land.

1.10.79

Een Titan 3C start van Cape Canaveral met een niet nader omschreven militaire lading. Het is de tweede maal dit jaar dat zulks gebeurt. Waarschijnlijk greep de eerste lancering plaats tijdens het Chinees-Vietnamees konflikt. Het zou gaan om een zeer nauwkeurige verkenningssatelliet.

13 en 14.4.79

Drie leden van het personeel der ambassade der Verenigde Staten te Johannesburg worden uitgewezen. Het vliegtuig waarover ze beschikken dient het land te verlaten.

September 1974

De C.I.A. stelt een geheim rapport op (bekend geworden in 1978) waarin Zuid-Afrika genoemd wordt als één der landen welke op korte tijd bij de nucleaire mogelijkheden zouden dienen geteld.

Sindsdien wordt het bestendig bewaakt door U.S. satellieten :

- a) de «Heavy Bird» bevindt zich in een polaire baan en speurt éénmaal per etmaal de ganse aarde af naar kernexplosies. De nauwkeurigheid — en betrouwbaarheid — van de waarnemingen hangt af van de tijd verlopen tussen de explosie en de volgende overtocht van het ruimtetuig;
- b) ruimtetuigen in een geo-stationaire baan boven de evenaar met opdracht het opsporen van raketlanceringen aan de hand van licht- en warmte-uitstralingen. Een atoomexplosie gaat gepaard met een lichtflits en grote warmteontwikkeling; ze wordt door deze tuigen geregistreerd.

Ook de U.S.S.R. beschikt over dergelijke tuigen en maakte in 1977 bekend dat Zuid-Afrika zich daadwerkelijk bezig hield met de ontwikkeling van de kernwapens.

Het bleek dat o.a. een Duitse firma een fabriek voor uranium-verrijking bouwde te Valindaba; een Amerikaanse firma gespecialiseerd in metaalkonstrukties plaatste toppersoneel over naar Zuid-Afrika waar het aan een vreedzaam (?) nucleair project werkte; ook van uit Israël kwam gespecialiseerde medewerking.

Na de ruchtbaarheid aan deze toestand gegeven ging het er heel wat kalmer aan toe en alles wees erop dat Zuid-Afrika onder internationale druk had afgezien van zijn nucleaire ambities.

De Verenigde Staten waren toch niet helemaal overtuigd en besloten een oogje in het zeil te houden. Haar ambassade te Johannesburg kreeg de beschikking over een tweemotorige Beachcraft C-12A, legerversie van het burgerlijk toestel Super King Air 200. Het toestel werd uitgerust met een verborgen 70 mm luchtverkenningsskema.

Gestationeerd op de Jan Smuts luchthaven nabij Johannesburg ondernam het tal van tochten naar binnen- en buitenland. Tal van strategisch belangrijke plaatsen werden daarbij overvlogen... en gefotografeerd.

De Zuidafrikaanse veiligheidsdiensten hadden het spel wel door doch lieten begaan. Een bron beweert zelfs dat er een zekere vorm van medewerking zou hebben bestaan.

Dan, eensklaps, terwijl het toestel zich te Upington bevindt, wordt ingegrepen. Op enkele uren zijn bemanning en toestel het land uit.

Wat is er gebeurd ?

Zuid-Afrika raakt — politiek en economisch — steeds meer en meer geïsoleerd. Sinds zekere tijd is het ook het doelwit van militaire acties die echter met de «klassieke» oorlogsvoeringsmiddelen onder controle konden gebracht worden. Aanvang april 1979 werden echter door Migstraaljagers schijnaanvallen (zonder grensovervlucht) uitgevoerd en dit vanuit Angola. Blijkbaar gaf dit de doorslag in de besluitvorming van de Zuidafrikanen : het — in stilte voortontwikkelde — kerntuig diende gedemonstreerd. Bij de voorbereiding van de «proef» waren vreemde toeschouwers ongewenst en daarom werd de C-12A verwijderd.

De juistheid van het genomen besluit zou nog meer versterkt worden (in Zuidafrikaanse ogen) wanneer in mei 1979 de Oostduitse minister van Landsverdediging een rondreis doet door Afrika en overleg pleegt met zijn «adviseurs ter plaatse». De inzet van regelmatige eenheden van het Oostduitse leger zou besproken zijn.

In dezelfde maand (mei 1979) wordt een nieuwe

Sovjet-ambassadeur te Lusaka geakcrediteerd. Het is Vassily Solodovnik, directeur der K.G.B. Hij is vergezeld van een ware staf van twaalf militaire deskundigen en bracht tevens de belofte mee van 26.000.000 dollar hulp aan de bevrijdingsbewegingen (voornaamste begunstigde : Nkomo).

Naar alle waarschijnlijkheid werd een kernbom met beperkte kracht afgeworpen door één der acht S-50 Buccaneers van het 24. Sqn gestationeerd te Waterkloof. Het zou een taktisch wapen zijn, dat — in het Afrikaanse kader — evenwel strategische waarde heeft.

De proef gebeurde **na** de doortocht van «Heavy Bird» zodat bij een eventueel mislukken der proef niets hierover zou bekend worden.

Politiek is het ogenblik gekozen dat een maximaal effect zou bereikt worden kort vóór het debat over Zuid-Afrika in de Algemene Vergadering der Verenigde Naties voorzien voor 6.12.79 aanstaande en volgende dagen.

Oktober 1979.



Nu reeds in uw agenda noteren !!!

A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

14^e Galabal Zeemacht

14^{ième} Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE - KURSAAL

A OSTENDE - KURSAAL

Op 1 februari 1980

Le 1 février 1980

De zee en de kunst

Egide Linnig

door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis

Lezers-kunstamateurs die ooit een aandachtig bezoek brachten aan het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, zijn wellicht even sterk als ikzelf onder de indruk gekomen van Egide LINNIG's vele superbe marineschilderijen die er te bewonderen zijn.

Wie dan echter méér te weten wil komen over de figuur van LINNIG zit al gauw op een dood spoor: de zo geprezen «BENEZIT» en andere vakwerken handelen deze kunstenaar met enkele algemeenheden, zeg maar gemeenplaatsen, af. Na heel wat zoekwerk is het thans mogelijk de Neptunus-lezers iets meer van Egide LINNIG aan te bieden.

De te Antwerpen gevestigde familie LINNIG was van Duitse afkomst. Hun naam blijft onverbrekkelijk met de Scheldestad verbonden, want de familie telde niet minder dan vijf kunstenaars in haar rangen: er waren de drie broers Jan, Willem sr. en Egide. De eerste, die voluit Jan-Théodore-Joseph heette (1815-1891) was gekend voor zijn landschappen en architectuurstukken, Willem sr. (1819-1885) vooral om zijn genrewerkjes. Van beiden zijn ook enkele marines gekend. Ook Willem's zoon, Willem jr. (1842-1890) werd een gekend schilder. Hij was omzeggens in alle genres bedrijvig. Allen maakten ze ook talrijke gravures of etsen. De schilderschrijver Ben LINNIG (1860-1929) completeert de reeks. Maar bij de LINNIG's was Egide toch wel dé grote specialist van de marineschildering.

Egide LINNIG werd te Antwerpen geboren op 25 augustus 1821. Aan de Antwerpse Academie genoot hij het onderricht van Mathias VAN BREE (1773-1839), de onvolprezen directeur van dit instituut, en van Jacques VAN GINGELEN (*1801), een minder gekende landschapschilder en graveur.

LINNIG bleek een uitzonderlijk talentvol element te zijn, want in 1840 al waren zijn werken te zien tijdens het Antwerpse salon: «Haringvisser bij de Doggersbank» en «De kust bij Zierikzee». De kunstenaar woonde in die tijd in de Haarstraat 2929, midden in het oude Antwerpen dus.

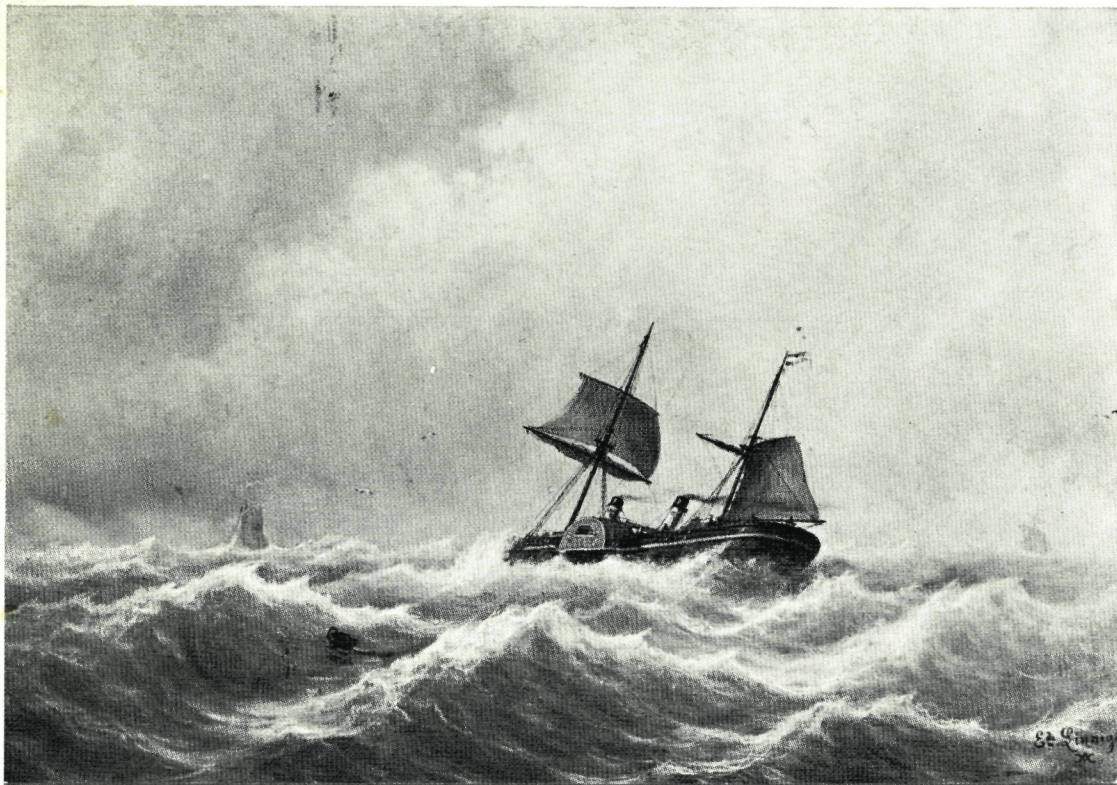
Dat LINNIG net als VERBOECKHOVEN en de jonge P.J. CLAYS bij de romantiekers gerekend mag worden, blijkt alleen al uit een titel als «De brik TIMOR, schipbreuk lijdend vóór de Engelse kust» (Salon



Zelfportret - 1859.

1842, Brussel). Horen de voorstellingen van schipbreuken immers niet tot de hoofdingrediënten van de romantiek in het marine-genre? Wat de kenmerken der Belgische romantische marineschilderkunst zijn, legde ik reeds uit in mijn bijdrager gewijd aan MUSIN, VERBOECKHOVE en CLAYS. Maar de romantiek is op de eerste plaats een kwestie van aanvoelen: er zijn geen wetenschappelijke formules die bepalen of een voorstelling al dan niet romantisch is.

Het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen bezit o.m. LINNIG's «Raderstoomboot SOHO van de General Steam & Navigation Co van London, de Scheldemonding bij Vlissingen binnenvarend». Het werk dateert uit 1843. Het is onder alle opzichten een meesterlijk werkstuk: getrouwe topografische weergave gaat gepaard met enkele trekjes



Raderstoomschip op zee bij storm.

Vertrek van de « Macassar »





Visverkoopster - Ets (1854)

als de bewogen lucht en het wilde water, die samen met de belichting het geheel een ontegensprekelijk romantisch cachet geven.

Anno 1844 verbleef Egide LINNIG een tijdlang in Den Haag. Deze periode in zijn leven moet echter nog eens nader bestudeerd worden. In elk geval was hij in 1845 met 1 marine vertegenwoordigd in het Brusselse salon. Drie jaar later, in het Salon 1848, toonde hij er «De Schelde tijdens een onweer» en «Een werf te Rotterdam bij zacht weer».

LINNIG was met niet minder dan vier werken vertegenwoordigd in het Salon 1840 van zijn geboortestad. Het waren gewone marines als «Rust van de visser; kalm weer» en «De Scheldemonding bij Vlissingen tijdens stormweer», maar ook SCHEEPS-PORTRETTEEN als dat van de driemaster «MARIE» en dat van de driemaster «FANNY» in de Scheldemonding te Vlissingen voorgesteld.

Van 1849 af exposeerde LINNIG verder geregeld in Duitsland, alwaar zijn marines enig succes kenden. De musea van Bremen en Gotha kochten werken van hem aan. We kunnen hier ook nog vermelden dat LINNIG in of kort vóór 1848 te Sint-Willibrords ging wonen.

Uit de vijftiger jaren dateren nog heel wat marines, waarvan we hier de voornaamste opsommen. Het waren er die enkel als genrestuk-zonder-meer bedoeld waren, maar in andere traden bestaande, herkenbare schepen op als «dramatis personae». Een soort combinatie van scheepsportret en vrije artistieke interpretatie als het ware. Het komt me voor dat dergelijke schilderijen hoofdzakelijk of uitsluitend op bestelling van rederijen of kapiteins werden uitgevoerd.

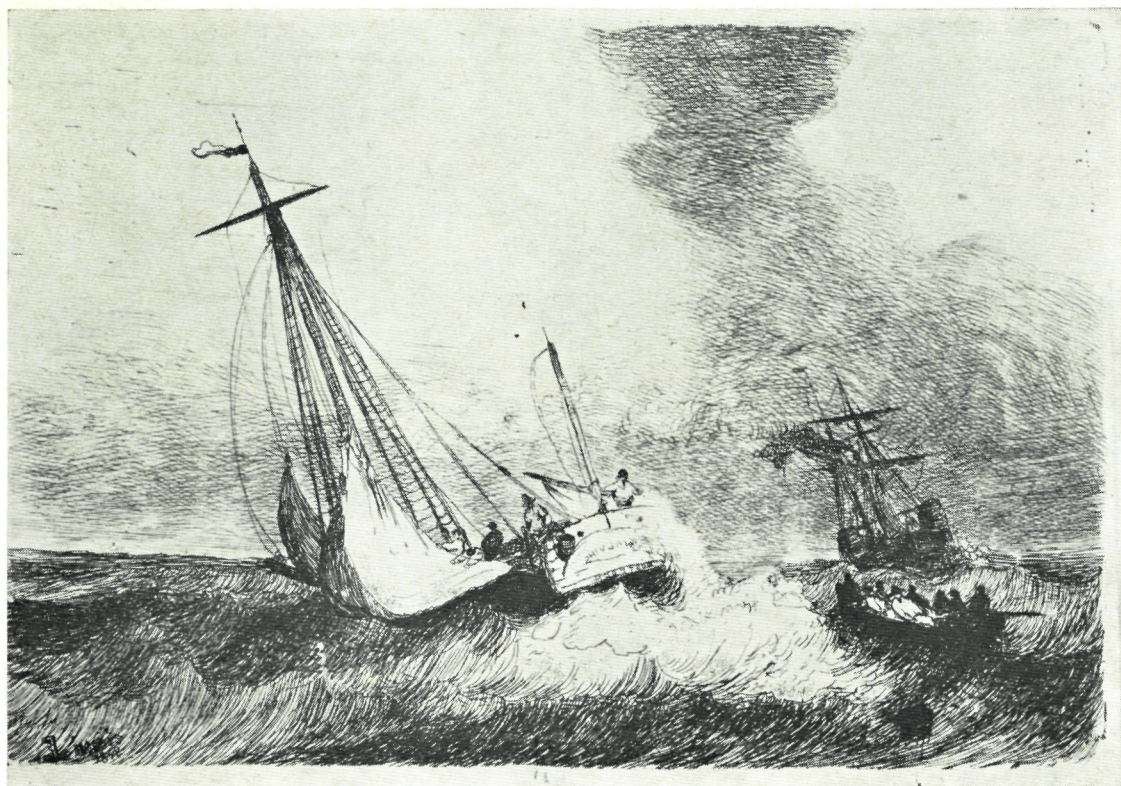
Overlopen we even LINNIG's inzendingen naar enkele Belgische salons in die tijd :

1852 - Antwerpen :

- Veerboot naar Zierikzee bij bries
- Lillo op de Schelde
- Herinnering aan Blankenberge; avondeffect (hoorde in 1852 toe aan de verzameling W.C.)
- De Belgische driemaster MACASSAR, uit Oost-Indië toekomend te Vlissingen. Het schip vuurt een kanonschot af om een loods te vragen (hoorde in 1852 toe aan reder J.B. DONNET)

1854 - Brussel :

- De Engelse korvet SAMSON vóór Dover Castle



De « WALVISCH » van Oostende.

1855 - Antwerpen :

- De haven van Amsterdam bij kalm weer
- Vertrek van de visser bij maneschijn
- De bemanning van de Amerikaanse brik NORTH-WINTH komt aan op de kust van het eiland Aeroë in het Kattegat

1858 - Antwerpen :

- Tewaterlating van de MACASSAR op 25 augustus 1857, op de werf van L. LECARPENTIER te Antwerpen
- De MACASSAR vóór Dover tijdens een storm (deze twee werken waren in 1858 eigendom van E. VERHAEGEN, gemeenteraadslid te Antwerpen).

In het Nationaal Scheepvaartmuseum vinden we andere schilderijen die de wedervarens van een welbepaald schip als onderwerp hebben. Het is vanzelfsprekend dat dergelijke voorstellingen tevens een hoge documentaire waarde bezitten. We noemen ze hier even op :

- Het Belgisch koopvaardijship MACASSAR van de rederij DONNET te Antwerpen op de helling van de werf L. LECARPENTIER te Antwerpen - 1854
- De koopvaardijbrik «FENELON» van de rederij DE DECKER-CASSIERS op de scheepswerf L. LECARPENTIER aan de Kattendijk te Antwerpen - 1854
- De tewaterlating van de «SUCCE» van de rederij M. & J. MEEUS te Antwerpen op de werf L. LECARPENTIER - 1856.

Het Salon 1860 te Brussel was wellicht het laatste waar LINNIG aan deelnam. Het toen getoonde schilderij «De Schelde te Rupelmonde bij maneschijn» zal één van zijn laatste creaties geweest zijn. De schilder overleed te Sint-Willibrords op 13 oktober 1860, amper 39 jaar oud. Het volgende jaar was er tijdens een tentoonstelling te Mons toch nog een marine van E. LINNIG te zien : «Maanlicht nabij Dordrecht».

Na zijn dood ging het snel bergaf met de waardering voor LINNIG, tenzij misschien in Antwerpse maritieme kringen. De smaak veranderde, de stijlen volgden elkaar op. Tot we tenslotte in onze zeventiger jaren aanbeldden en ook Egide LINNIG aan zijn herwaarding toe is bij de bewonderaars van onze 19e eeuwse kunst.

Eén aspect van LINNIG's oeuvre kreeg tot nu toe geen aandacht : zijn grafiek. Is deze bij marineschilders als MUSIN of VERBOECKHOVEN een te verwaarlozen gegeven, dan zeker niet bij Egide LINNIG. Hij liet een groot aantal etsen na en in zijn tijd gold hij als één der voornaamste vertegenwoordigers van de vroeg-realistische graveerkunst in België. LINNIG's etsen zijn tegenwoordig geëerde verzamelstukken, die nog aan redelijke prijzen te koop zijn.

Enkele titels : Vissersboot te Blankenberge, Schipbreuk bij nacht, Oostends vissersvrouwje, Doel, Zierikzee, Overwintering op Nova-Zemba, Vertrek van de MACASSAR, de WALVIS van Oostende, Wenduine, Werf aan het Vlaams Hoofd, en ook een zelfportret. Afbeeldingen van andere gravures zijn te

vinden in LECONTE's «Les ancêtres de notre force navale» : de raderstoomboot BRITISH QUEEN, de EMMANUEL, de pakketboot VILLE DE BRUGES, e.a.

Werken van LINNIG zijn (of waren) aanwezig in volgende verzamelingen :

- Antwerpen - Nationaal Scheepvaartmuseum
- Antwerpen - Kon. Museum voor Schone Kunsten («Nachtgezicht» - 1843)

— Brussel - Kon. Museum voor Schone Kunsten («De Schelde» - 1848)

— Brussel - Senaat («Marine» en «Rede van Antwerpen»)

— Bremen - Rivierlandschap

— Gotha

— Kortrijk - Museum («Haveningang» - 1847 en «Binnenvarende schepen in de haven van Antwerpen» - 1859).



Jubileumtentoonstelling Koninklijke Model Yacht Club

Onder het motto 88 jaar scheepsmodelbouw in Antwerpen en 75 jaar Koninklijke Model Yacht Club

zal een historische en overzichtelijke «Jubileumtentoonstelling» gebracht worden aan boord van het sleepschip «Lauranda», behorende aan het Nationaal Scheepvaart Museum, Steenplein, Antwerpen.

Vanaf zaterdag 26 januari tot en met zondag 9 maart 1980, wordt voor alle «Shiplovers» uit binnen- en buitenland de gelegenheid gegeven deze historische evocatie te bewonderen.

Een hondertal scheepsmodellen allerhande, bruggen, kranen, treinen en tal van technische verwezenlijkingen zullen het publiek aantonen wat een creatief mens vermag in uren van vrije tijd. Wij vermelden met nadruk dat het hier gaat om «zuivere» modelbouw. D.w.z., bouwdozen of kant en klaar worden angstvallig geweerd, slechts bouwdozen van de edele soort kunnen genade vinden.

Aan de hand van documenten en materiaal zal de Kon. M.Y.C. haar groots verleden en haar doel en streven voor de toekomst verduidelijken.

De tentoonstelling is dagelijks geopend van 10 tot 17 uur. De toegang is totaal kosteloos.

In het februari-nummer brengt Neptunus een uitgebreid historisch overzicht door F. Vermandel over deze actieve modelclub.

Drie grote internationale WEDSTRIJDEN worden voorzien in het kader van onze Jubileumviering. Zij zullen vervaren worden op «eigen» vaarwater. Dit is gelegen op Antwerpen Linkeroever, Thonetlaan, tussen jachthaven en de camping «De MOLEN». Alle wedstrijden starten om 10 uur precies.

Op 11 mei 1980 - grote zeilwedstrijd van de klas «A».
Op 18 mei 1980 - grote zeilwedstrijd van de klas «F.M.5» - Marblehead - radiobestuurd.

Op 24, 25 en 26 mei 1980 - grote wedstrijd voor alle mechanisch aangedreven schepen (elektrisch, stoom, diesel, enz.). De indeling der klassen : F.2. O - A - B - C.

Wij verwachten gedurende deze topdagen de «ELITE» van Europa, voor wat de scheepsbouw-wereld betreft.

Ook «Individueelen» welke NIET aangesloten zijn in een vereniging zijn in Antwerpen welkom om deze onvergetelijke dagen mede te beleven.

De Blauwe Wimpel en de filatelie

door Eerste Meester Chef A.A. Jacobs

De Blauwe Wimpel was de trofee die werd uitgereikt aan het passagierschip dat bij de overtocht van de Atlantische Oceaan de hoogste gemiddelde snelheid behaalde. Tot 1897 was de strijd om de Blauwe Wimpel uitsluitend een Engelse aangelegenheid, maar in dat jaar werd de snelste overtocht voor het eerst door een Duits schip gerealiseerd: de Kaiser Wilhelm der Grosse. Vanaf dan ontstond er een internationale wedijver om deze trofee. Schepen als de Mauretania, de Lusitania, de Bremen, de Rex, de Normandie, de Queen Mary en de United States zijn de geschiedenis ingegaan als trotse bezitters van de Blauwe Wimpel. De eerste overtocht van de Noordatlantische Oceaan door een schip met hulpstoomvermogen werd gerealiseerd door het Amerikaanse raderstoomschip Savannah in 1819.

De Savannah, een houten schip met drie hoge masten en een lange naar boven gebogen boegspriet, werd te water gelaten op 22 augustus 1818. Later werd ze voorzien van een hulpstoommachine van 90 PK. Ze voltooide met succes haar proeftocht in maart 1819. Haar eerste reis over de Atlantische Oceaan begon op 24 mei 1819. Er was weinig vracht aan boord. Het grootste deel van de beschikbare ruimte werd ingenomen door wat nodig was voor de reis: 7 ton kolen en 25 vamen hout. Er waren geen passagiers aan boord. De succesvolle overtocht duurde 29 dagen en 11 uur (USA YV 476). Veertien jaar ging voorbij alvorens een tweede stoomschip het waagde de oceaan over te steken. Dit was het Canadese raderstoomschip Royal William: een houten schip, getuigd als schoener met drie masten en een boegspriet. Het was voorzien van zijbalansmachines (van elk 200 PK) goed voor 8 mijl.



Yv. 476

De Royal William was 53,50 meter lang en er was plaats voor 50 passagiers in hutten en 80 tussendecks. Op 24 augustus 1831 vertrok de Royal William voor haar maidentrip. Haar Atlantisch avontuur begon op 4 augustus 1833 met het laden van kolen en voorraad voor de grote reis die uiteindelijk op 17 augustus begon. De Royal William kwam spoedig in een zware storm terecht die in de houten romp spanningen deden ontstaan, waardoor lekkage optrad; bovendien viel de machine aan stuurboord uit. De reis werd enkel met de bakboordmachine verdergezet. Zodra het weer verbeterde werden reparaties uitgevoerd. Op 12 september, 25 dagen na het vertrek, kwam het schip in Londen aan. De Royal William werd later overgedragen aan Spanje en herdoopt tot Isabel II (Spanje YV 1265).

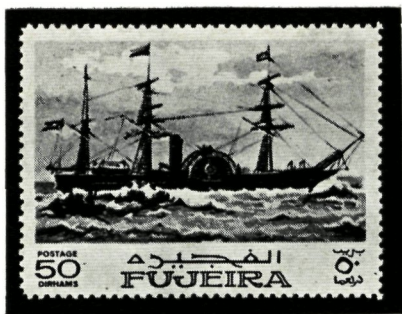
De reizen van de Savannah en de Royal William hebben aangetoond dat, ook al was het mogelijk gebleken om met stoomschepen de Noordatlantische Oceaan over te steken, er nog veel meer zou moeten gebeuren op het gebied van scheeps- en machinebouw voordat dergelijke reizen regelmatig en op economische wijze zouden kunnen plaats vinden.

In 1838 kwam dan toch de grote doorbraak: drie Britse rederijen brachten bijna gelijktijdig hun pionierschepen op de Atlantische Oceaan in vaart. Eén van die schepen, de Sirius, was het eerste schip dat, volledig onder stoom varende, de Atlantische Oceaan overvoer. Het houten raderstoomschip Great Western (1320 ton) was een concurrentie van de Sirius en tevens het eerste schip met passagiersaccommodatie dat speciaal voor de transatlantische dienst gebouwd werd.

De Britannia, de Acadia, de Caledonia en de Columbia werden in 1840 aan de Clyde gebouwd; vermogen en passagiersaccommodatie waren identiek. Ze waren de eerste schepen die in de vaart kwamen onder het postcontract tussen de Admiraliteit en Samuel Cunard, een Canadese reder.

Tussen 1840 en 1851 gaf Cunard de toon aan. Het raderstoomschip Britannia van Cunard voer haar eerste reis van Liverpool naar Halifax in 12 dagen en 10 uur. (????)

In 1841 maakte de Hibernia van Cunard een recordtocht in oostelijke richting, in 9 dagen en 10 uur.



Yv. 76

Ze verbeterde dit record vier jaar later met 8 en een half uur.

Met de Europa van Cunard liep het minder goed af. Ze had in 1849 een aanvaring met de bark Charles Bartlett, die zonk en werd zelf 9 jaar later beschadigd bij een aanvaring met de Arabia.

Na tien jaar werd het monopolie van de Cunard Line algemeen erkend. Inderdaad, geen enkele rederij op de Noordatlantische Oceaan kon zich ermee vergelijken. Dat zou zo gebleven zijn ware het niet dat de Amerikaanse reder Collins vast besloten was Cunard van de Oceaan te vegen. Met staatssteun speelde hij het klaar om in korte tijd vier schepen van stapel te laten lopen, die ervoor moesten zorgen dat Amerika de hoofdrol zou krijgen in de strijd om de macht in de Oceaanstoomvaart. De bikkelharde commerciële strijd werd ingezet met de Atlantic, de Pacific, de Arctic en de Baltic. De schoorstenen hadden de omgekeerde kleuren van Cunard : zwart met rode top. De vier schepen waren groter, luxueuzer en sterker dan die van Cunard. De jaren waarin een Atlantische overtocht nog een gewaagd avontuur was, waren reeds lang voorbij. In 1850 werden dergelijke reizen als normaal beschouwd en begonnen de passagiers uit te zien naar meer comfort en luxe. Die vonden ze in de zeilende pakketschepen, maar niet in de stoomschepen van Cunard.

Dit werd dan ook Collins' grootste troef : meer luxe. Denk aan het invoeren van een rooksalon. Op de Cunardschepen moesten de heren, wanneer zij wisten te roken, aan dek gaan. Hij voorzag een kap-salon en badkamers.

De internationale strijd om de Blauwe Wimpel was begonnen. In zeer korte tijd hadden alle schepen naam gemaakt en begonnen ze te tonen wat ze waard waren qua snelheid. De Atlantic maakte na een mislukte recordpoging op de heenweg, de thuisreis in 10 dagen en 16 uur; 12 uur minder dan het Cunard-record met de Canada. Heel Amerika juichte !

Meer dan alle andere vaarroutes werd de Atlantische Oceaan het toneel voor een felle strijd, waarbij alle nieuwe ontwikkelingen op scheeps- en machinebouw ingezet werden. De races tussen de grote oceaanreuzen waren voor de welgestelden aanleiding om hoge weddenschappen af te sluiten. Omdat het publiek de snelheid van een stoomschip kende kon vrij nauwkeurig worden vastgesteld hoe lang een schip over de overtocht zou doen. De Cunardschepen werden zich fel in de strijd om de Blauwe Wimpel en de overvaartrecords waren afwisselend in Cunards of Collins' bezit. In 1852 deed de Arctic

de overtocht in 9 dagen en 18 uur : een record dat vier jaar stand zou houden.

De zaken liepen voor Cunard achteruit, terwijl ook Collins ondervond dat het een kostelijke zaak was te trachten Cunard voor te blijven. Zijn schepen voeren met een verlies van ongeveer 17.000 dollar per overtocht. Cunard werkte aan het terugwinnen van zijn monopolie. Dit zou hem aardig gelukt zijn, ware het niet dat de Britse admiraliteit de Cunardschepen opvorderde voor het vervoer van troepen naar de Krim tijdens de oorlog tussen Engeland en Rusland. Nu had Collins vrij spel en het Amerikaanse monopolie was een onmiddellijk feit. Zelfs de Britse regering was gedwongen gebruik te maken van de schepen van Collins voor het postvervoer.

Het begin van het einde van de Collins Line was de ramp met de Arctic, die na een aanvaring zodanig beschadigd was dat het schip moest verlaten worden. Van de 233 passagiers overleefden slechts 45 de ramp. Te hoge snelheid en onvoorzichtig varen werden als voornaamste oorzaken opgegeven. De passagiers waren het vertrouwen in de Collins-schepen kwijt en opteerden terug voor de Cunard Line die juist op dat ogenblik met een ultra modern schip kon uitpakken : de Persia. Een tweede ramp trof Collins : de Pacific werd als vermist opgegeven. Het vertrouwen van het publiek in de Collins Line kreeg nogmaals een flinke deuk en toen als gevolg van deze ramp ook het congres de hakbijl zette in Collins' subsidies, kwam de rederij de financiële klap niet meer te boven.

In juli 1856 maakte de Persia de overtocht in 9 dagen, 1 uur en 45 minuten met een snelheid van bijna 14 mijl. De Blauwe Wimpel was terug in Engeland ! Gedurende vier jaar zou de Blauwe Wimpel gevoerd worden door schepen met het Red Ensign : vlag en symbool van Englands koopvaardij. Cunard Guion, Inman National en White Star streken om de macht.

Hoewel hij van schip verwisselde, bleef de Blauwe Wimpel in handen van Cunard. Het was inderdaad het nieuwe Cunard-schip, de Scotia, dat in 1863 de overtocht New York - Queenstown maakte in 8 dagen en 3 uur met een gemiddelde snelheid van 14 mijl. Dit werd een record dat 3 jaar stand hield. Toen het emigrantenvervoer per zeilschip terugliep ten voordele van de stoomvaart, werden verscheidene nieuwe maatschappijen opgericht : in 1856 de Liverpool en Great Western Steam Ship Company en de Hamburg - Amerika Line. In 1858 de Norddeutscher Lloyd en de Compagnie Générale Transatlantique.

Op 15 juni 1867 nam het nieuwe Cunard-schip Russia het record over van de Scotia door de afstand New-York - Queenstown af te leggen in 8 dagen en 28 minuten. Zij was het eerste schroefschip dat een recordovertocht maakte. In 1869 verpulverde de City of Brussels van de Inman Line het record van de Russia door de overtocht te maken in 7 dagen, 22 uur en 3 minuten. Ze was daarmee het eerste stoomschip dat een Atlantische overtocht maakte in minder dan 8 dagen. De Cunard Line had daar niet onmiddellijk een antwoord op; er zouden zelfs 15 jaar verlopen alvorens ze op deze uitdaging kon ingaan.

Ondanks de felle concurrentiestrijd werd de Oceanic Steam Navigation Company gesticht (beter gekend

als de White Star Line). De stichters hadden een grondige studie gemaakt van de Cunard en Inman-vloten en konden na een aantal verbeteringen de beste en snelste schepen ter wereld van stapel laten lopen : de Oceanic, Atlantic, Baltic en Republic. Ze hadden een lengte van 127,78 meter en waren 12,39 meter breed. 3707 BRT. Snelheid 14 mijl. Er waren 12 ketels met 24 vuurgangen, die 60 ton kolen per dag verbruikten. Hun naaste rivale, de City of Brussels, verbruikte 110 ton kolen per dag. Er was ruimte voor 166 hutpassagiers en 1000 emigranten tussendecks.



Yv. 3 taxe

Op 4 mei 1872 maakte de Adriatic de reis van Queenstown naar New-York in 7 dagen, 23 uur en 18 minuten (Peru YV 3 Taxe). In januari 1873 overde de Baltic de Blauwe Wimpel door New-York - Queenstown te varen in 7 dagen, 20 uur en 9 minuten met een gemiddelde snelheid van 15,21 mijl. Met de City of Berlin ontroonde de Inman Line de recordhoudster Adriatic van de White Star Line door in september 1875 de overtocht in 7 dagen, 18 uur en 2 minuten, met een gemiddelde snelheid van 15,21 mijl, te maken. (Jamaica YV 185)

De City of Berlin zou niet lang van haar Blauwe Wimpel genieten. White Star bestelde de zusterschepen Britannic en Germanic. Zij waren voorbestemd om het meest beroemde paar te worden in de geschiedenis van de Noordatlantische scheepvaart. De Germanic ontroonde de City of Berlin in februari 1876 door een overtocht te maken van New-York naar Queenstown in 7 dagen, 15 uur en 17 minuten. In juni van dat zelfde jaar ging het record naar de Britannic.

Drie jaar lang legden de zusterschepen beurtelings beslag op de Blauwe Wimpel. Het was de Guion Line die tot de uitdaging overging. De Arizona, een viermaster met twee schoorstenen, goed voor \pm 16 mijl, vertrok op 31 mei 1879 voor een record-overtocht New-York - Queenstown in 7 dagen, 8 uur en 11 minuten. Met deze beste tijd voor dit traject haalde Guion de Blauwe Wimpel in huis. De Alaska van dezelfde rederij maakte geschiedenis door in april de reis Queenstown - New-York te maken in 7 dagen, 6 uur en 43 minuten. In juni 1882 had zij als eerste schip de reis in minder dan 7 dagen gemaakt : nl. in 6 dagen, 22 uur met een gemiddelde snelheid van 16,8 mijl. De Guion Line beheerste de Atlantische routes.

De Oregon, weer een Guionschip, maakte de overtocht in april 1884 in 6 dagen, 16 uur en 57 minuten met een gemiddelde snelheid van 17,48 mijl. De Guion Line was nu in financiële moeilijkheden geraakt en de Oregon werd te koop aangeboden.

Cunard was er als de kippen bij en kocht het schip. Onder de Cunardvlag verbeterde het schip haar eigen record door van Queenstown naar New-York te varen in 6 dagen, 9 uur en 42 minuten. Gemiddelde snelheid 18,14 mijl. Kolenverbruik 310 ton per dag !

Cunard lag weer op de kop ! In hetzelfde jaar werd de wimpel haar ontfutseld door de America van de National Line in Liverpool. Later werd het schip verkocht aan de Italiaanse regering, omgebouwd en omgedoopt tot Trinacria.

De Umbria en Etruria van Cunard hadden nu afwisselend de Blauwe Wimpel in hun bezit. Men kon zeggen dat zij het begrip «drijvend hotel» hebben geïntroduceerd.

De Inman Line werd ontbonden en een nieuwe rederij werd opgericht : de Inman en International Steamship Company (in de wandeling de I en I Line genoemd). Twee van haar schepen behaalden de wimpel door in minder dan 6 dagen in 1889 de reis te doen. Dit record was pas gevestigd of de White Star Line liet weer van zich spreken door met de Teutonic en de Majestic naar de Blauwe Wimpel te dingen.

September werd een maand van uitdaging en van overwinning. De Cunardschepen Campania en Lucania hadden sinds hun indienststelling beurtelings de eer gedeeld de snelste schepen op de Atlantische route te zijn.

Nu echter kwam het Duitse schip Kaiser Wilhelm der Grosse deze eer bedreigen. Het werd speciaal gebouwd om de Blauwe Wimpel te winnen. Binnen enkele maanden werd de Norddeutscher Lloyd de populairste scheepvaartmaatschappij. Passagiers verdrongen zich om met het schip te reizen. Het was het eerste van de grote Duitse schepen die van 1897 tot 1907 de Atlantische veerdienst overheersten. (West-Duitsland YV 138)



Yv. 138

De directeur van de Hamburg-Amerika Line Albert Ballin, één der bekwaamste reders aller tijden, realiseerde zich spoedig dat, wilde zijn maatschappij met succes de Norddeutscher Lloyd bekampen, zij een schip moest bouwen dat de prestaties van de huidige Blauwe Wimpel-houdster volledig zou moeten overtreffen. De Deutschland werd te water gelaten op 10 januari 1900 als het grootste en mooiste schip ter wereld. 7 maanden later was zij de nieuwe recordhoudster met een overtocht in 5 dagen, 15 uur en 46 minuten en een gemiddelde snelheid van 22,42 mijl. Het schip had echter veel last van trillingen en werd teruggetrokken uit de Atlantische dienst, omgebouwd tot cruiseschip met een geringere snelheid en omgedoopt tot Victoria Luise. De wimpel werd overgenomen door Norddeutscher Lloyd

met de Kroonprins Wilhelm die Cherbourg - New-York deed in 5 dagen, 11 uur en 57 minuten, met een gemiddelde snelheid van 23,62 mijl. (USA YV Parcelpost Nr 6)

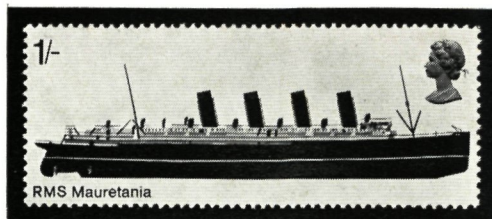
De Kroonprins Wilhelm werd onttroond door de Kaiser Wilhelm van de Norddeutscher Lloyd die in augustus 1903 Cherbourg - New-York deed in 5 dagen, 15 uur en 10 minuten met een gemiddelde snelheid van 22,6 mijl.

Cunard liet weer van zich spreken met de Lusitania, het schip met de meest extreme luxe, en het grootst mogelijke comfort in alle passagiersklassen. Een drijvend hotel met een accommodatie en dienstenpakket die alles overtrof wat hotels in grote steden konden bieden. Ze veroverde de Blauwe Wimpel voor Engeland met een gemiddelde snelheid van ± 24 mijl en maakte de overtocht in 4 dagen, 19 uur en 52 minuten in oktober 1907. Een vertegenwoordiger van de Norddeutscher Lloyd overhandigde de Blauwe Wimpel aan de vertegenwoordigers van Cunard met de woorden: «Het is beter het record behaald te hebben en het vervolgens te hebben verloren dan het nooit te hebben bezeten».

Door de overtocht te maken in 4 dagen, 22 uur en 24 minuten legde het zusterschip van de Lusitania, de Mauretania, beslag op de wimpel. Cunard kon fier zijn. Englands trots op de Lucy en de Maury kende geen grenzen.

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog op 4 augustus 1914 vervulden de Lusitania en de Mauretania hun dagelijkse taken. De Mauretania die op 1 augustus van Liverpool naar New-York was vertrokken kreeg draadloos bevel met volle kracht naar Halifax, Nova Scotia te varen. De reden was duidelijk: oorlog tussen Engeland en Duitsland. De Lusitania en Mauretania konden in geval van oorlog als hulpkruisers gebruikt worden. Dit was ook het geval met het Duitse schip Kaiser Wilhelm der Grosse. Terwijl ze lag te bunkeren ter hoogte van Rio de Oro werd ze zonder pardon door de Engelse kruiser HMS Highflyer tot zinken gebracht. Na dit voorval werd besloten de Lusitania als niet-oorlogvoerend schip op de Atlantische route te laten varen. Op 7 mei 1915 werd zij getroffen door een torpedo van de Duitse U 20; daarbij kwamen 1198 kinderen, vrouwen en mannen om het leven. Hiermede beëindigde de Lusitania op tragische wijze haar zeevarende loopbaan. Haar naam zal altijd verbonden blijven met deze eerloze oorlogsdaad, en wel zodanig dat haar vóóroorlogse carrière over het hoofd zal worden gezien. De Mauretania werd nu ingezet als troepen transportschip en ontsnapte op het nippertje aan een vijandelijke torpedo. Een andere oorlogstaak die voor haar was weggelegd was die van hospitaalschip, in welke hoedanigheid zij drie reizen maakte. Dan hervatte zij haar taak als troepen transportschip en werd uiteindelijk gedemobiliseerd op 17 mei 1919 en aan haar eigenaars teruggegeven. Na een loopbaan van 28 jaren maakte de Mauretania op 1 juli 1935 haar laatste roemloze reis naar de sloper in Rosyth. (Engeland YV 554)

Vanaf 1929 verschenen binnen een periode van 7 jaar zes schitterende passagiersschepen op het Atlantisch scheepvaarttoneel om met elkaar de strijd om de Blauwe Wimpel aan te binden. Duitsland pakte uit met de Bremen en de Europa, Italië met de Rex en de Conte di Savoia, Frankrijk met de Normandie en Engeland met de Queen Mary.



Yv. 554

De Bremen was voorzien van een catapultvliegtuig op het achterdek; hiermee wou men tijd winnen bij de aflevering van de post op het einde van de reis. Op 16 juli 1929 verliet de Bremen de Bremerhaven voor haar eerste reis naar New-York die zij succesvol beëindigde door Cherbourg - New-York te varen in de recordtijd van 4 dagen, 17 uur en 42 minuten met een gemiddelde snelheid van 27,9 mijl, wat haar meteen de Blauwe Wimpel opleverde. (West-Duitsland YV)



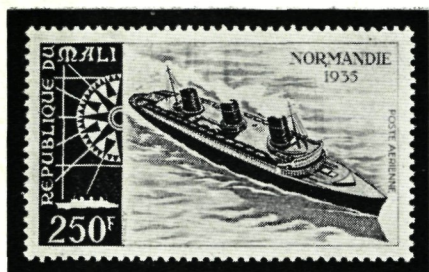
Toen de Europa (Deutsches Reich YV 602) in vaart werd gebracht in maart 1930 onttroonde ze onmiddellijk haar zusterschip door de reis Cherbourg - New-York te varen in 4 dagen, 17 uur en 6 minuten. Dit record zou drie jaar stand houden tot de Italiaanse Rex er beslag op legde door Gibraltar - New-York te varen in 4 dagen, 13 uur en 38 minuten met een gemiddelde snelheid van 28,92 mijl. Italië had de felbegeerde wimpel in huis (Cuba YV 223).



Yv. 602

Op 29 oktober 1932 liep de Normandie van stapel, een gebeurtenis die door de Franse PTT werd vereeuwigd door de uitgifte van een speciale postzegel (YV nr. 229). Zij veroverde de wimpel op haar eerste transatlantische reis door de afstand Cherbourg - New-York af te leggen in 4 dagen, 3 uur en 14 minuten met een gemiddelde snelheid van 29,94 mijl. (Mali YV 126)

Vier jaar later legde de Engelse Queen Mary beslag op de titel. In augustus 1936 maakte de Queen Mary haar eerste recordreis en won daarmee de Blauwe Wimpel, in 4 dagen en 27 minuten met een gemiddelde snelheid van 30,14 mijl. In 1937 heroverde de Normandie de wimpel en in 1938 was het weer de beurt aan de Queen Mary om de wimpel te voeren. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog lag het Noordatlantisch passagiersvervoer



Yv. 126



41 Taxe

stil. Na het herstel van de vrede werden de ocean-reuzen die de strijd overleefd hadden, terug in de vaart gebracht. Velen hadden de wereldbrand niet overleefd : de Normand'ie brandde uit en zinkte, de Bremen overleefde een luchtaanval niet. Ook de Rex trof eenzelfde lot. Slechts twee van de fameuze zes hadden de oorlog overleefd : de Europa en de Queen Mary. De Europa werd als herstelbetaling aan Frankrijk toegewezen en na ombouwning als de Liberté in de vaart gebracht. In juli 1952 vertrok de nieuwgebouwde United States voor haar eerste reis van New-York naar Cherbourg. Het was meteen raak : ze verrichtte de overtocht in 3 dagen, 10 uur en 40 minuten met een gemiddelde snelheid van 35,59 mijl. Daar had de Queen Mary geen antwoord op

en was meteen de wimpel kwijt. (Hongarije YV 72 Ae).

Gezien het toenemend succes van de luchtvaartverbindingen moesten de maatschappijen ondervinden dat het passagiersvervoer verliesgevend was. Het tijdperk van de Blauwe Wimpel-schepen was afgelopen.

De Queen Mary maakte haar 1000ste en laatste transatlantische reis op 22 september 1967. Alleen de United States bleef nog over maar moest om economische redenen op 15 november 1969 worden opgelegd. In 1973 werd ze gekocht door de Amerikaanse Maritieme Administratie. (Monaco YV Taxe).



Over het DEK en wat er op en bij hoort

Opmermeester J.B. DREESSEN

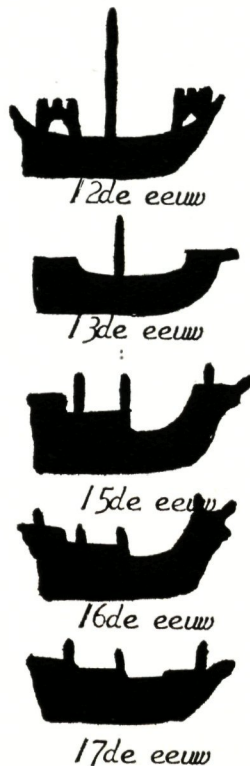
Het OPPERDEK van onze fregatten beantwoordt niet aan de definitie die men normaal aan dit begrip geeft, namelijk dat van **het hoogste doorlopende dek**. Daar waar het eindigt ziet men plots een zeer kort ACHTERDEK dat echter een dek ofte verdieping lager ligt. Op de vraag naar het waarom van deze bijzondere constructie krijgt men stevast tot antwoord dat «het geld op was toen men zo ver was». Af en toe moet men «met z'n eigen» kunnen lachen. Dat brengt ons onderwerp van vandaag op de dekken, met alles wat er op of onder staat. Het DEK is de laag of vloer, die de holte van het schip geheel of gedeeltelijk horizontaal afsluit. Een dek dient in de eerste plaats als een wering tegen overkomend buiswater en regen, in de tweede plaats om een betere verticale indeling van de scheepsruimte te krijgen en «last but not least» om het LANGSVERBAND te versterken.

Een vaartuig zonder dek is gewoon een OPEN BOOT. Is dit vaartuig gedeeltelijk voorzien van een dek dan spreekt men van een HALFGEDEKTE BOOT. De weg die loopt van een open boot, over een halfgedekt naar een gedekt vaartuig is lang geweest. In West-Europa begon men eerst in de Middeleeuwen de schepen te DEKKEN. Achteraf bleek dan dat bij een oorlog ter zee iedereen net als voordien weer op eenzelfde hoogte stond en daarom ging men bij gelijke bewapening al vlug zoeken naar een overwicht. Dit kwam omstreeks 1200 onder de vorm van een soort schavot dat op het VOORDEK en het ACHTERDEK van de schepen werd opgebouwd en dienst deed als vesting- en gevechtspost. Om zich tegen pijlen en andere projectielen te beschermen werden ze meestal behangen met SCHANSKLEDEN, wat het geheel een gesloten indruk gaf. Het waren echter tijdelijke constructies. Dit laatste kunnen we opmaken uit oude Brugse rekeningen die aangeven hoe de Stad Brugge bij een oorlog ter zee, koopvaardijsschepen charterde, ze voorzag van de genoemde gevechtstorens, bemande met leenplichtig volk en ten oorlog zond. Na het beëindigen van de vijandelijkheden werd het volk bedankt, men bracht de schepen in hun oorspronkelijke staat en bezorgde ze, na betaling van de vergoeding, terug aan hun eigenaars.

Omstreeks de 13de eeuw werden deze KASTELEN, zoals men ze toen noemde, vast aan de romp verwerkt. Men had ondervonden dat deze constructies

de accommodatie vergrootten en de zeewaardigheid verbeterden. Alnaargelang de plaats sprak men van een VOORKASTEEL of een ACHTERKASTEEL en de ruimte die daar tussen lag noemde de KUIL of het KUILDEK.


Vanaf de 16de eeuw ging men het voorkasteel verlagen en de afgesloten ruimte die hierna overbleef werd BAK genoemd. Hierin lagen de logiesten van het lager personeel. Later begon men het woord **bak** overdrachtelijk te gebruiken en ontstonden woorden als BAKSTAFEL, BAKSMEESTER, BAKSGEWIJS AANTREDEN en zo meer.

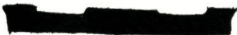



De ruimte tussen de grote mast en de bak kreeg nu de naam KUIL, terwijl het dek achter de grote mast een paar voet steeg en HALFDEK werd genoemd. Iets over de helft van het halfdek werd daarop nog een KAMPANJEDEK gebouwd, dat ook wel ZONNEDEK noemde. Onder het laatste dek huisde de admiraal en de staf van het schip. Het kampanjedek fungeert als uitkijk en commandopost van de wachtsofficier of de bevelhebber die vandaar het ganse schip konden overschouwen tijdens de vaart en gedurende het gevecht.


Bak en kampanje werden kleiner toen de stoomvaart zijn intrede deed, maar in de plaats kregen de toen gebruikelijke raderschepen een opbouw in de midscheeps die als BRUG- en DEKHUIS dienst deed.


Met het verdwijnen van de raderschepen ging men de combinatie **bak**, **brug** en **campanje** toepassen in wat als een DRIE-EILANDENSCHIP bekend staat. Deze benaming ontstond omdat de drie afzonderlijke opbouwen op het doorlopende bovendeck van op afstand gezien, als de romp nog achter de kim verborgen ligt, op drie bij elkaar liggende eilandjes lijken. Drie-eilandschepen zijn bijzonder geschikt voor de houtvaart, omdat het veilig stuwen van een grote DEKLAST of DEKLADING gemakkelijker is.



Brugdekschip



Drie-eilandenschip


Bak-en kampanjedekschip


Bakdekschip


Bak-en brugdekschip


Brug-en kampanjedekschip


Gladdekschip

Ontbreken de voornoemde opbouwen en loopt het hoogste dek van voren naar achter, in één rechte lijn, zonder onderbreking van een verhoogd of verzonken gedeelte, dan spreekt men van een GLADDEKSCHIP of ook wel een VOLKDEKSCHIP.

In de moderne scheepsbouw lopen de stalen dekken in de romp meestal onafgebroken over de volle lengte van het schip. De boven de romp gelegen dekken lopen daarentegen slechts over een groter of kleiner deel van het bovendeck.

Het hoogste doorlopende dek krijgt in onze marine, en ook wel elders, het nummer één. Naar beneden toe worden de aldus genoemde TUSSENDEKKEN doorgenummerd, naar boven toe krijgen de bijkomende dekken een volgnummer voorafgegaan door een nul.

Boven het hoofd- of opperdeck komt soms een TENTDEK of heeft men allicht te doen met een BAKDEK, een BRUGDEK, een KAMPANJEDEK of een SLOEPDEK. Op grote passagierschepen kent men de PROMENADEDEKKEN.

Van de midscheeps naar voren toe spreekt men van het VOORDEK, naar achter toe van het ACHTERDEK. Het stuk dek aan weerszijden van de midscheeps wordt ook wel VALREEP genoemd. De ronding die in dwarscheepse zin aan hoofd- of opperdeck wordt gegeven opdat het water er uit zichzelf zou aflopen noemt de DEKRONDE. Het oplopen van het bovendeck naar voren en naar achteren noemt de ZEEG.

Stalen dekken worden soms met hout verdubbeld om aldus gladheid en grote warmtegeleiding te voorkomen. De hiervoor gebruikte planken heet men DEKDELEN. De dekdelen rusten op DEKBALKEN waaraan ze bevestigd worden met DEKBOUTEN of DEKSCHROEVEN. Om de dekbouten of dekschroeven af te dekken en zo inwatering door het BOUTGAT en roesten van de bout of schroef te voorkomen gebruikt men DEKDOPPEN of DAALDERS, die men na plaatsing afsteekt tot ze in één vlak liggen met de dekdelen.

Soms komen er op het boven- of opperdeck DEKHUIZEN voor, dit zijn licht geconstrueerde opbouwen die zich niet van boord tot boord uitstrekken.

In de maritieme literatuur leest men al eens namen met betrekking tot dekken die niet zo onmiddellijk voor de hand liggen. Zo noemt men het hoofddek van een koopvaardijship met twee dekken ook wel een VERDEK. Met GRLOPDEK, OVERLOOP of ONDERDEK bedoelt men doorgaans het onderste dek in een koopvaardijship. Op de vroegere oorlogsschepen noemde dat echter het KOEBRUGDEK, naar de losse brug of loopplank van die naam die op deze hoogte gebruikt werd om vee, voertuigen of personen te laden.

Het hekwerk dat het opperdeck omheint bestaat aan boord van de moderne oorlogsschepen meestal uit een neerklapbare reling, dit om het schootsveld van het scheepsgeschut te vergroten. Soms is dit hekwerk echter een gesloten geheel zoals het achterdek van een MSC of een MSO. Dan heet het de VERSCHANSING of spreekt men wel eens van de KLAAGMUREN.

Een lokaal verhoogd gedeelte van een dek, meestal voor een opstelling van bijzondere aard wordt een BORDES genoemd. Zo spreekt men van een KANON-BORDES. Het **bordes** van het standaardkompas wordt echter meestal de APENTAFEL genoemd.

Tussen de DEKWERKTUIGEN klasseert men de VERHAALKOPPEN, de ANKERSPILLEN, de KAAPSTANDERS, de SLOEPSLIJEREN, de VALREEPSLIJEREN, de LAADHANGER of GEILIEREN, de DEKKRANEN en dies meer. Een DEKZWABBER is niet alleen de spotnaam voor een matroos van het dienstvak DEK, maar ook een grote zwabber van geplozen touw of oude lappen samengevat in een

touwen grommer, die gebruikt wordt om de dekken te kuisen of te drogen. De Fransen kennen dit voorwerp onder de naam van «un FAUBERT». In de zeilvaart was **dekzwabber** de naam van het groot STORMSTAGZEIL.

DEKWASSEN en DEKBRIKKEN (ofte BEZALMEN, van PSALMEN ZINGEN) zijn bemerkingen die aan boord van de schepen van langsom minder in trek zijn. Hoogstens wordt het dek door een enkeling nog eens een keer nat gespoten. Vroeger was dat heel anders, wat op een enigszins harde manier geïllustreerd wordt in het volgende Engels-Amerikaans versje (in vertaling uitteraard) uit de zeiltijd :

Zes dagen zult gij werken naar hart en lust
en de zevende dag dekschuren en dekbrikken
zonder rust.

De personen die tegen betaling met een schip meevaren heet men passagiers. Er bestaan echter ook DEKPASSAGIERS. Dat zijn dan passagiers die niet over een hut beschikken en tijdens de reis aan dek moeten blijven. Dit gebeurt meestal voor de goedkope passages op korte trajecten. De meeste schepen die zich met dit soort vervoer bezighouden hebben tegenwoordig echter dekken die tegen wind en zee beschermen, de zogenaamde SHELTERDEKEN.

Tot vóór wereldoorlog II werd ook de term TUSSEN-DEKPASSAGIER gebruikt. Dit waren de landverhuizers en pelgrims die tegen een laag tarief logies kregen in het tussendeck.

J. B. Dreesen.



OPROEP OUDGEDIENDEN «GODETIA» !

Antwoorden graag via Neptunus, postbus 17, 8400 Oostende of rechtstreeks aan Mrs. Nora Woolley, Anchor Inn, Trent Valley Road Streethay, Nr. Lichfield, England.

Lifebelt holds a secret...

NATIONWIDE interest has been spawned by a hand carved life-belt shaped frame discovered by Mrs. Norma Woolley of the Anchor Inn, Streethay.

Mrs. Woolley found the round frame in an antique shop in Tamworth Street, Lichfield whilst looking for old nautical things to decorate the pub which she and husband George took over a few months ago.

At first she didn't really want it, but then felt it would look good if properly polished.

She took it home, carefully French-polished the frame, and uncovered delicate floral carving with the inlaid words 'H.M.S. Godetia'.

On the recommendation of a regular, she wrote a letter to a naval newspaper, and since

By Geoff Brown

it appeared in this month's issue letters and telephone calls from ex-seamen with knowledge of the ship have been pouring in.

THREE SHIPS

She has found that the ship had three incarnations — one built during World War One, and the second two during World War Two, one of which was lost at sea.

The first ship was a mine sweeper, and the latter two acted as escorts and fishery protection vessels. Before it was broken up, the final Godetia was a 'Flower' class sloop.

"All of this history has



Mrs. Norma Woolley and the hand-carved lifebelt.

come to light through these letters. It really does your heart good to read them," said Mrs. Woolley.

"I think the frame, which is

carved out of a single piece of hard wood, probably teak, and inlaid with possibly boxwood or sycamore, was done by a seaman who wanted

to fill in some spare time," she added.

PICTURES

One of the pub regulars has sketched two pictures of the Godetia, showing the 1918 and 1940 versions, and they are to be put on the Anchor's walls, along side the frame itself and some of the letters Mrs. Woolley has received.

And she now wants to find out who actually did the carving.

"Maybe I will never know who carved the frame, but I would really love to meet the man who did it, or someone who knew him," she said.

Anyone with any information about the Godetia, or some nautical artefact they have no use for, should contact Mrs. Woolley at her pub.

INFO MARINE

bezoek vreemde schepen

visites navires étrangers

De Belgische mijnenjager « VERVIERS », de mijnenvegers « STAVELOT, NIEUWPOORT, KOKSIJDE », de ondiepwatermijnenvegers « TONGEREN, OUDENAARDE, VISE, OUGREE », de riviersnelboten « LIBERATION, LEIE » brachten een niet-officieel bezoek aan BRUSSEL van 18 tot 24 okt. 1979.

Het Smaldeel stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Klasse L. BEERLANDT aan boord M933 KOKSIJDE.

Karakteristieken :

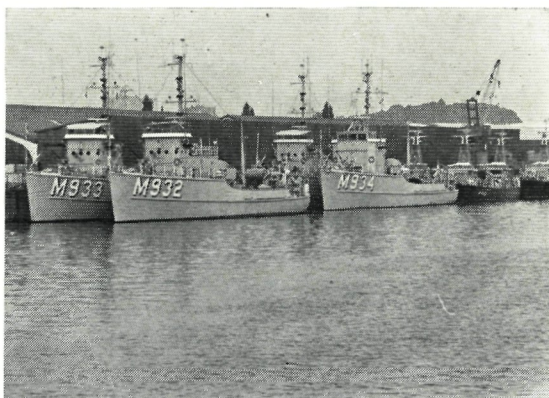
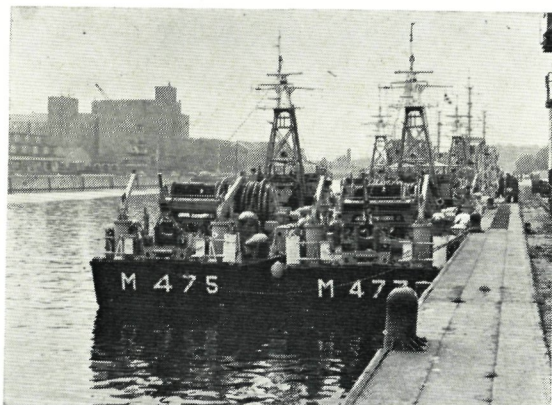
Schip

Waterverplaatsing

Afmetingen

Bemanning

M934 VERVIERS	390	43,9x8,5x2,4 m	39
M928 STAVELOT	390	43,9x8,5x2,4 m	39
M932 NIEUWPOORT	390	43,9x8,5x2,4 m	39
M933 KOKSIJDE	390	43,9x8,5x2,4 m	39
M475 TONGEREN	190	34,5x6,8x1,8 m	17
M477 OUDENAARDE	190	34,5x6,8x1,8 m	17
M482 VISE	190	34,5x6,8x1,8 m	17
M483 OUGREE	190	34,5x6,8x1,8 m	17
P901 LEIE	27,5	25 x3,8x0,9 m	7
P900 LIBERATION	27,5	25 x3,8x0,9 m	7



De Heer Karel Moerenhout, trouw en enthousiast lezer van Neptunus, maakte op 20 oktober jl., bovenstaande mooie foto's van onze mijnenvegers op bezoek te Brussel. De nachtfoto's werden genomen met een Pentax K100, zonder flits, maar op statief met opnametijd 1/4 à 1/2 seconden.

De Amerikaanse onderzeeboot «USS. SILVERSIDES» bracht een routine bezoek aan ZEEBRUGGE van 13 okt. '79 tot 16 okt. '79.

De onderzeeboot stond onder het bevel van Commander M.J. DORMAN, USN.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 4.640 ton
Afmetingen : 292,2x31,7x26 voet
Bemanning : 107

x x x

Het Duitse 1e Smaldeel mijnnevgers uit FLENSBURG, bestaande uit : het logistiek-steun-
schip SACHENWALD, het bevoorradings-
schip WESTENSEE en de kustmijnnevgers
SCHUTZE, POLLUX, SIRIUS, MARS,
SPICA, CASTOR, WAAGE, SKORPION,
RIGEL, REGULUS en het duikvaartuig
STIER, bracht een routine bezoek aan
OOSTENDE van 13 okt. '79 tot 19 okt. '79.

Het smaldeel stond onder het bevel van
Fregatkapitein WOLFF aan boord van het
logistiek-steun-schip SACHENWALD.

Karakteristieken :

Type schip	Waterverpl.	Afmet.	Beman.
Logistiek-steun- schip	3.850	111x13,92x4,5 m	65
Bevoorradings- sch.	2.174	71,94x11,22x4,28m	—
Kustmijnneveger ± duikvaartuig	280	47,4x 7,2x2,4 m	31

x x x

Het Nederlandse logistieke steun-
schip Hr. Ms. ONBEVREESD, de kustmijn-
nevgers Hr. Ms. DRACHTEN en OMMEN
brachten een routine bezoek aan
OOSTENDE van 22 tot 26 okt. '79.

De schepen stonden onder bevel van
Kapitein Luitenant-ter-Zee L.G. VERHOEVEN
aan boord ONBEVREESD.

Karakteristieken :

Schip	Waterverpl.	Afmet.	Beman.
A855 ONBEVREESD	790	52,5x11 x3,2	70
M812 DRACHTEN			
M813 OMMEN	453	45,7x8,5x2	38

x x x

De Engelse fregatten HMS. MINERVA en
HMS. JUNO brachten een routine bezoek
aan ANTWERPEN van 16 nov. '79 tot 20
nov. '79.

De schepen stonden respectievelijk onder
het bevel van Captain D.B. BATHURST,
R.N. aan boord HMS. MINERVA en
Commander M. BICKLEY, R.N. aan boord
HMS. JUNO.

Karakteristieken: 2.860 ton

Waterverplaatsing : 2.860 ton
Afmetingen : 113,4x12,5x4,5 m.
Bemanning : 223

x x x

De NAVO smaldelen STANAVFORCHAN en
STANAVFORLANT brachten een niet-offi-
cieel bezoek aan ANTWERPEN van 20 tot
27 nov. '79.

Het NAVO smaldeel STANAVFORLANT
stond onder bevel van Captain G.M.
CARTER, Jr, USN, aan boord USS LUCE.

Het NAVO smaldeel STANAVFORCHAN
stond onder bevel van Commander
H.A.N. WILLIS, RN, aan boord HMS
WILTON

Samenstelling der smaldelen en karakteristieken der schepen

A. STANAVFORLANT		
USS LUCE	5.907	156,2x7,6x15,9m
HNLMS		
ISAAC SWEERS	2.850	113,4x5,1x12,5m
HMCS NIPIGON	3.000	110x6,6x12,7m
HMS BACCHANTE	2.860	113x5,6x12,5
FGS KARSRUHE	2.550	109,8x6, x11, m
HNOMS STAVANGER	1.845	97,7x5,4x11,2m
B. STANAVFORCHAN		
HMS WILTON	450	46,6x3,1x 8,8m
BNS BREYDEL	780	52,7x3,3x10,7m
FGS WEILHEIM	420	47,1x2,7x 8,3m
HNLMS GIETHOORN	453	36,8x2,3x 8,5m
HNLMS HOOGEVEEN	453	46,8x2,3x 8,5m

371	geleide wapen fregat	U.S.A.
234	Fregat	NL
221	Fregat	CAN.
256	Fregat	U.K.
210	Fregat	GER.
150	Fregat	NOR.
37	kustmijnneveger/jager	U.K.
72	kustmijnneveger/jager	Belg.
46	kustmijnneveger/jager	GER.
38	kustmijnneveger	NL

bewegingen van onze 
mouvements de la flotte...

Du 22 octobre au 22 novembre, le Wielingen
participe, en coordination avec la Marine
royale Néerlandaise, à une croisière
d'instruction avec comme escales :
Lisbonne, Funchal, Gibraltar et Lagos
(au Portugal).



Van 22 oktober tot en met 22 november a.s.
neemt de Wielingen in samenwerking met
een Eskader van de Koninklijke
Nederlandse Marine deel aan een
trainingskruisvaart. Als aanleg-
havens zijn Lissabon, Funchal,
Gibraltar en Lagos (Port) voorzien.

En ce qui concerne le Wandelaar, il reste jusqu'à la fin de l'année aux chantiers de Boelwerf, pour des travaux de garanties et de sûreté.



Wat de Wandelaar betreft, deze blijft tot het eind van dit jaar bij Boelwerf voor garantiewerken.

x x x

Notre Westhinder navigue à Brest le 18 novembre, il y reste pour « degausing » jusqu'au début du mois de décembre. Durant ces dates, il fera une courte escale au port de Toulon.



Onze Westhinder gaat of beter vaart naar Brest, op 18 november en blijft er voor degausing tot begin december, terwijl hij tussen deze data nog even te Toulon binnenloopt.

x x x

Le Zinnia et le Squad 124 (le Koksyde, le Stavelot, le Verviers et le Nieuwpoort) feront, eux, une croisière d'entraînement ensemble du 19 au 30 novembre. Durant cette période, il font une escale à Southampton.

x x x

Le Mechelen, quant à lui, part pour une mission scientifique du 12 au 24 novembre et fera escale aux ports de : Willemshaven, Hambourg... et Aberdeen.

x x x

Le Heist, fait une croisière d'entraînement du 28 octobre au 24 novembre avec une escale à Chatham.

Le Westdiep est à Portland pour ...bost - whats in a name - of Basic Open Sea Training.



De Westdiep is in Portland voor ...Bost - whats in a name - of Basic Open Sea Training.

x x x

Le Godetia passera en cale-seiche chez Mercantile du 17 décembre au 13 février.

Après le placement d'un hangar pour hélicoptère il reprendra l'année opérationnelle 1980 du Zinnia. Pour terminer, des nouvelles de la pollution d'eau de mer :

x x x

Pendant le mois de septembre il y avait quatre missions dont deux avec lutte contre la pollution et pendant le mois d'octobre deux missions avec entre autre une lutte contre la pollution dans le port de pêche de Zeebrugge par le Bij et le Herstal.

x x x

De Zinnia en de Squad 124 of de Koksyde, Stavelot, Verviers en Nieuwpoort gaan samen op trainingskruisvaart van 19 tot 30 november. In die periode lopen ze wel even binnen in Southampton.

x x x

De Mechelen vaart uit voor een wetenschappelijke opdracht van 12 tot 24 november met als aanleghavens Willemshaven, Hamburg... en Aberdeen. De Heist doet een trainingskruisvaart van 28 oktober tot 24 november met als aanleghaven Chatham.

x x x

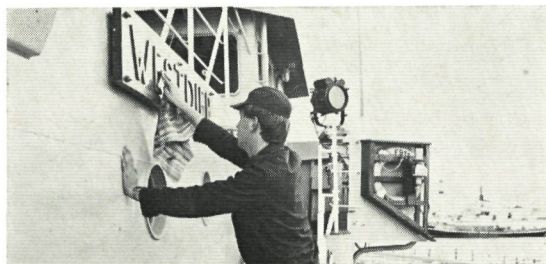
En om te besluiten met deze kruisvaartnieuwsjes, de Godetia gaat van 17 december tot 13 januari in het droogdok bij Mercantile, o.m. voor ombouwning - het plaatsen van een vast hangar voor de helicopter - voor het operationeel jaar 1980, neemt de Godetia - en de gehele bemanning de taak over van de Zinnia.

x x x

Om het geheel af te ronden misschien nog wat nieuws over zeewaterverontreiniging : tijdens de voorbije maand september werden vier opdrachten uitgevoerd, waarvan twee met effectieve bestrijding en in de maand oktober twee zendingen met o.a. een bestrijding in de vissershavens van Zeebrugge door de Bij en de Herstal.

LA FLOTTE DE VLOOT LA FLOTTE DE VI

MET DE WESTDIEP TE PORTLAND

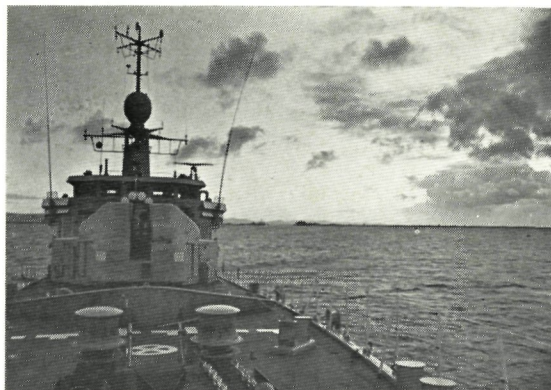


De WESTDIEP was tot 19 december «te gast» in Portland (U.K.) bij de opleiding- en trainingsinstelling van de Royal Navy. Het doel was de operationele gereedheid van het schip en de bemanning op een maximum peil te brengen.

Een uitgebreide staf staat er ter beschikking van de schepen, terwijl een uitgelezen ploeg «sea-

riders» regelmatig de gegeven theorie uittesten en verder bijwerken.

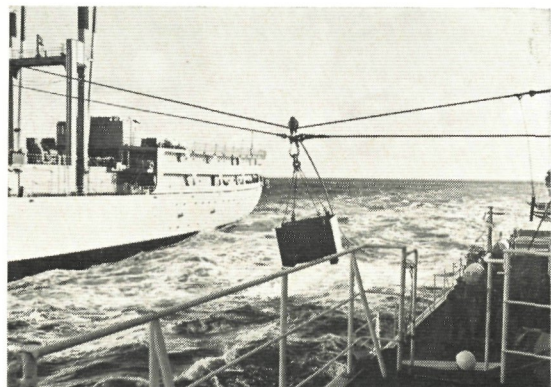
Matroos Milicien Claeyls maakte van deze training een uitstekende fotoreportage welke wij hier graag publiceren. De WESTDIEP staat onder bevel van Fregatkapitein (SBH) C. Jacobs.



Ten anker in Portland Harbour na de Staff Sea Check.



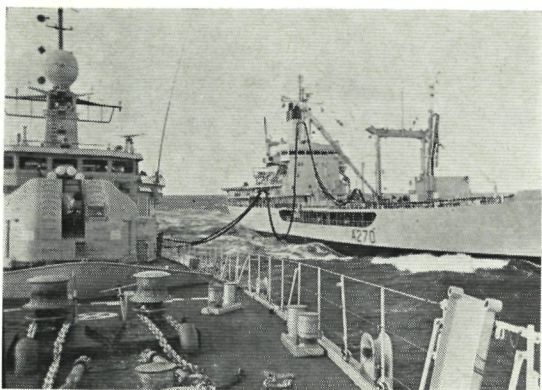
Vershipen zware lasten - aannemen van het tuig van de RFA TARBATNESS.



Vershipen zware lasten met A 345 TARBATNESS.



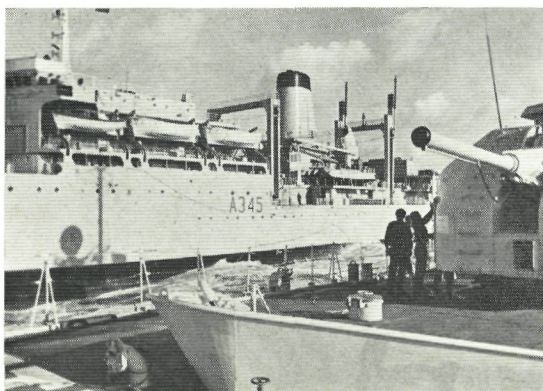
Bevoorrading op zee van de A270 BLUE ROVER. Inhalen van het tuig - niet altijd een sinecure.



Bevoorrading op zee van de A270 BLUE ROVER - We varen zij aan zij op 120 voet van elkaar - dit vraagt concentratie op de brug.



Einde BOZ met A270 BLUE ROVER. Even mooi oplijnen alvorens ons van de tanker te verwijderen.



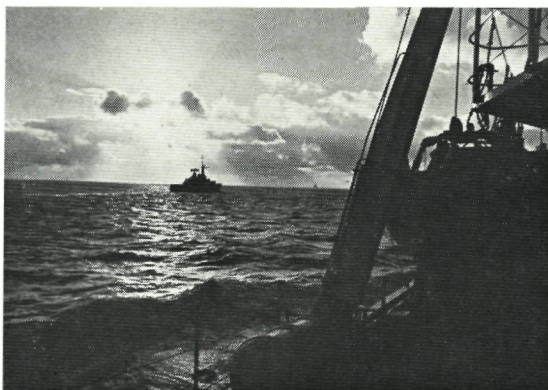
Het slepen van de A345 TARBATNESS vroeg wel enige inspanning, maar het lukte ons toch. Hier worden voorbereidselen getroffen.



Oefening «Man over boord» - Zwemmen te water, nadat de OVW het schip op de gewenste afstand bovenwinds van de man heeft gebracht.



Herdenking Wapenstilstand te Weymouth. De commandant Westdiep legt namens het schip een krans neer aan het monument der gesneuvelden.



Men is nooit alleen op zee in de Portland Area...



BEZOEK VAN Z.K.H. PRINS ALBERT



Op 18 oktober jl., bracht Z.K.H. Prins Albert, een werkbezoek aan de Zeemacht en schepte o.m. in a/b van de WESTHINDER.

X X X

Op 9 en 10 oktober bracht Z.K.H. Prins Philip een werkbezoek aan de Zeemacht, aan boord van de WESTHINDER werd hij verwelkomd door Kapitein ter Zee A. Troispont, Commandant Commando Marineoperaties en Training van de Zeemacht.

X X X

Don a l'entraide de la Force Navale.



Le vice-amiral Van Dyck, chef d'état-major de la force navale et président de l'association, reçut du CPC Lescrauwaet, Commandant de la base navale d'Anvers, un chèque de 150.000 F, ceci à la suite de l'énorme succès rencontré par la journée « portes ouvertes ».

VRIENDENKRING GEPENSIONEERD PERSONEEL ZEEMACHT OPGERICHT



Dinsdag 21 november jl., werd op initiatief van Vice-Admiraal J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht, overgegaan tot oprichting van een vriendenkring gepensioneerd personeel Zeemacht.

De bedoeling van deze kring, welke al het gepensioneerd personeel omvat, van admiraal tot matroos, is in de eerste plaats te vermijden dat men eens op rust, alle contact met de Zeemacht zou verliezen.

Dit en andere doelstellingen werden uiteengezet door Korvetkapitein Roger Van Ransbeek, publicatielationsofficier Zeemacht, die de Staf Zeemacht op deze eerste contactvergadering vertegenwoordigde. Divisieadmiraal (o.r.) Petitjean, werd eenparig tot voorzitter gekozen, terwijl Oppermeester L. Van Acker, sekretaris van het Nederlandstalig landsgeelte werd en Commandant Crelot tot franstalig sekretaris werd aangesteld. Oppermeester Vandevelde werd als penningmeester verkozen. Fregatkapitein Kesteloot en Kapitein ter Zee G. De Poorter tot Vice-voorzitters.

Commissaris werden 1 MC (o.r.) Marchand en 1e Matroos (o.r.) Bruyninckx.

Om aan te sluiten dient men minimum 20 jaar dienst te hebben gehad als militair en op pensioen zijn gegaan bij de Zeemacht.

In het bestuur dat voorlopg voor een jaar werd verkozen, vindt men alle graden terug en eveneens een evenredige vertegenwoordiging van de taalgroepen.

Deze gepensioneerden die geen uitnodiging ontvingen kunnen contact nemen met deze Vriendenkring Gepensioneerd Personeel Zeemacht, afgekort V.P.Z.M. per adres NEPTUNUS, postbus 17, 8400 - Oostende.

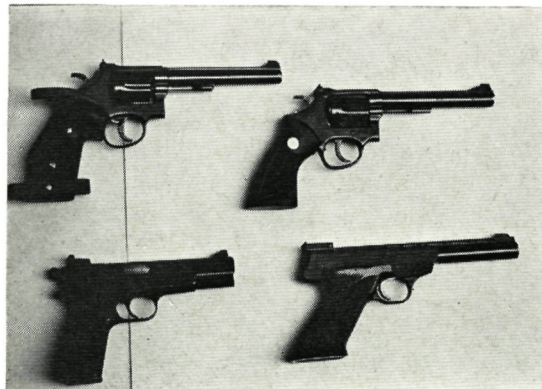
De lidmaatschapsbijdrage werd vastgesteld op 200,- fr.

De sfeer van deze eerste contactvergadering, welke doorging in de onderofficiersmess van de Marinekazerne Bootsman Jonsen, was gewoonweg fantastisch. Vele gepensioneerden hadden elkaar in jaren niet meer teruggezien. Tussen koffie en pint werden dan ook oude herinneringen bovengehaald. Met dit initiatief heeft de stafschef van de Zeemacht vele wensen in vervulling laten gaan.

SECTION DE TIR SPORTIF «FORCE NAVALE»

A partir du 6 novembre 79 débute la saison de tir sportif, et à cette occasion, nous avons le plaisir de vous rappeler qu'il existe au sein de la Force Navale une section de tir au pistolet qui est déjà vieille de 8 ans, et ce dans le but de permettre à tout le personnel militaire de la Force Navale de pratiquer le tir sportif, qui est un sport idéal et compatible avec les fonctions militaires, étant donné que vous avez choisi le métier des armes.

Le club est affilié à l'URSTB (l'Union Royale des Sociétés de Tir Belge), l'affiliation comme membre, couvrant l'assurance et la licence de tireur reconnu par la fédération, est fixée à la somme de 500 frs par année civile.



Les armes suivantes sont mises à la disposition des tireurs débutants : 3 .22 (Smith & Wesson et FN) et 2 .38 (S & W), en outre des armes classiques militaires, soit le GP 9 mm et le COLT .45.

NOTRE PROGRAMME 79-80 accessible toutes armes

1. CONCOURS ANNUEL DE NOVEMBRE 79 A FIN AOUT 80

- a) 25 séries de classification
(les 20 meilleures comptent)
- b) 12 séries de classification
(les 10 meilleures comptent)



1LV JEAN DE RIDDER

Nous apprenons avec émoins le décès de notre ami et ancien collaborateur le 1LV Jean De Ridder,



2. Tir de préférence : aux choix du tireur, dans les cercles :

- 10 = 3 prix seront prévus
- 9 = 3 prix seront prévus
- 8 = 3 prix seront prévus

3. Remise de diplômes annuel

Prise en considération au para 1.-a ou b; pour obtenir le titre de; les tireurs doivent obtenir :
+ de 900/1000 MAITRE TIREUR
+ de 850/1000 TIREUR D'ELITE
+ de 800/1000 TIREUR QUALITIE
— de 800/1000 TIREUR

4. OBTENTION DU BREVET MILITAIRE

A régler avec le règlement en vigueur et disponibilité du stand de tir.

5. Tir «St Nicolas» & «Noël»

Le 05 et 19 décembre 1979 avec inscriptions 1 semaine à l'avance.

6. TIR DES DAMES

05 avril 80 de 10 à 12 h. réservé aux membres des familles proches des tireurs.

7. PORTES OUVERTES SECTION DE TIR

Accessible à tous, sauf aux membres, prévu fin avril ou début mai.

COMMENT DEVENIR MEMBRE ?

Contacter le 1MC COUTEREEL Robert, tél. COM-LOGNAV ext 437 ou par ligne privée : 059-32 06 34. Bienvenue à tous !

survenue le 29 octobre à Aix la Chapelle. Jean De Ridder avait 59 ans.

Avant et après sa mise à la retraite le Commandant De Ridder tenait dans le Neptunus la rubrique : « Nouvelles de la Bundesmarine ». Il était en outre Président national de la Fédération belge de Volley Ball, Fondateur du Comité Provincial de la Flandre Occidentale de Volley Ball et membre du Conseil Supérieur de l'Education Physique et des Sports. Neptunus présente ses condoléances émues à Madame De Ridder et à ses enfants.

INFO RESERVE

OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

BENOEMINGEN - NOMINATIONS

Hiernavermelde RO werden op 27 SEP 79 benoemd tot reserveluitenant ter zee eerste klas.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de lieutenant de vaisseau de première classe de réserve à la date du 27 SEP 79.
VANHAVRE G.
VANDENKERCKHOVEN M.
VERHOEVEN R.
QUINTELIER I.
PEUTEMAN R.

Hiernavermelde RO werden op 27 SEP 79 benoemd tot reserveluitenant ter zee.

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de lieutenant de vaisseau de réserve à la date du 27 SEP 79.
DESSEILLE C.
JORIS M.
MUYLAERT W.
VANGINDERACHTER J.
HENRY D.
ROELANS J.

Aujourd'hui la Marine

Beaucoup d'entre nous auront suivi sur les écrans de télévisions françaises le grand spectacle offert par la «Royale» en rade de Cannes. En 90 minutes et 14 séquences, l'escadre de la Méditerranée a montré aux Français une bonne partie de ses moyens et de ses possibilités. Cela se passait fin septembre 1979.

Comme unités il y avait 3 escorteurs rapides, 4 dragueurs de mines, un bâtiment de débarquement de chars, un BSL et un BDC, un escorteur d'escadre, un aviso, un patrouilleur, un BSR, un sous-marin, 3 remorqueurs et surtout les trois grands de l'escadre; le croiseur lance-missiles COLBERT, la frégate FOCH et le porte-avions CLEMENCEAU portant la marque du vice-amiral de Castelbajac.

Du vaste programme présenté aux téléspectateurs et au nombreux public présent sur place, nous retiendrons des treuillages par hélicoptères, des manoeuvres d'envol et d'apportage, des exercices de chasses aux mines, des débarquements de commandos marins, des largages de parachutistes et un défilé aérien exécuté par l'Aréo-navale.

Lors de ces manifestations, la marine française a fait preuve de ses multiples possibilités et de son efficacité. On estime à quelque 40.000 le nombre de personnes ayant visité un des bâtiments de l'escadre mouillée en rade de Cannes.

L'opération avait pour nom «Aujourd'hui la marine». Elle connut un immense succès. Ne pourrait-on

songer à organiser une démonstration identique de nos moyens navals en rade d'Ostende ?

Programme de modernisation de la flotte de dragage française

En attendant les ERIDAN qu'on construit à Lorient, le programme de refonte de cinq dragueurs océaniques français en chasseurs de mines vient de prendre fin avec l'appareillage du chasseur reconversé GARIGLIANO pour sa première croisière d'entraînement.

Ce programme dénommé «Dompaire» a été élaboré en 1963 et aura vu la refonte en chasseur du type Circé des unités suivantes : le MYTHO, le VINH LONG, le CANTHO, le GARIGLIANO et le DOMPAIRE.

Un nouveau plan de reconversion vient d'être entamé cette année dans la foulée du premier : il s'agit de la modernisation de cinq autres dragueurs du même type, à savoir le BERLAIMONT, le BERNEVAL, l'OUISTREAM, l'ALENCON et le BACCARAT.

Le Centre de la Mer et des Eaux

Après vous avoir décrit le Musée de la Marine situé au Palais de Chaillot à Paris (cfr. le précédent Neptunus), voici le Centre de la Mer et des Eaux que nous présentons à tous ceux qui s'intéressent aux choses de la mer.

Prenez la ligne RER de Châtelet-Les Halles et descendez à la station Luxembourg. Au n° 195 de la rue St-Jacques, vous trouverez le bâtiment qui abrite le Centre de la Mer et des Eaux qui a pour vocation de faire connaître l'océanographie et d'informer du travail des chercheurs.

Il s'agit avant tout d'un centre permanent d'information mis à la disposition du public. Revues, livres, expositions thématiques et moyens audiovisuels permettent à tous ceux que la mer intéresse de se documenter de façons les plus diverses.

Onze reserveofficieren Zeemacht bezoeken Parijs

Ingericht door de afdeling Brabant met de medewerking van de andere gewestelijke ZM-kringen brachten onze reserveofficieren op 17 november een bezoek aan het Marinemuseum van het Palais de Chaillot.

Ook het onlangs ingehuldigd «Forum des Halles» ontving het bezoek van onze RO en hun dames. Meer over dit informatief bezoek aan Parijs vindt u in volgende editie van Info-Reserve.

ROGIE H., Adj.-N5

boutique neptunus

neptunus winkeltje

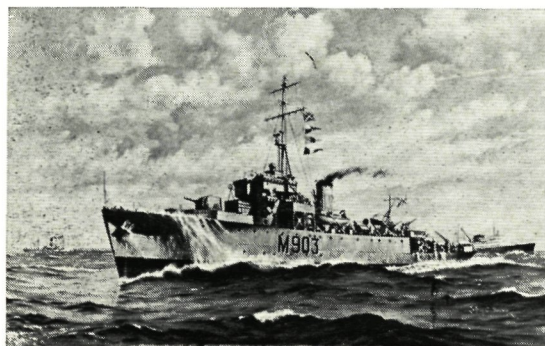
**Commandez
dès à présent
vos cartes de vœux 1980**



**Bestel nu
reeds uw wenskaarten
voor 1980**



**La Frégate F910 « WIELINGEN »
De Fregat F910 « WIELINGEN »**



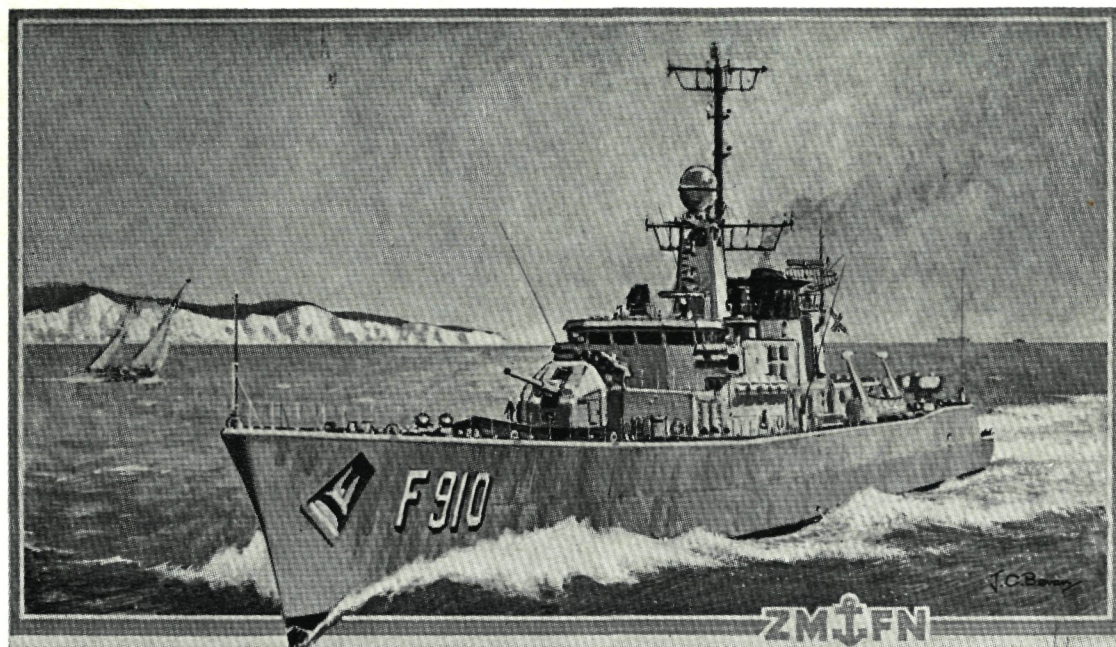
**M903 « A.F. DUFOUR »
Hoogzeemijnenveger, type Algerine
Dragueur océanique, classe Algerine**



**K133 « H.M.S. BUTTERCUP »
Corvette armée par la Section Belge de la Royal Navy.
Korvet bemand door de Belgische Sectie van de Royal Navy.**

Cette série de trois cartes de vœux, exécutée en quadrichromie, réalisée d'après les peintures de l'artiste Jeffrey C. Bevan, peut être commandée chez Neptunus, au prix de 30,— F, T.V.A. incluse. Malgré la hausse énorme du prix de papier et des fournitures d'imprimerie, Neptunus peut livrer ces cartes aux prix de 30 F la série. Frais d'expédition : 6,— F. Vu la demande considérable, ces cartes sont réservées exclusivement aux lecteurs de Neptunus. Les enveloppes et encarts de vœux, en quatre langues, sont compris dans le prix.

Deze unieke reeks wenskaarten, uitgevoerd in vierkleurendruk, gemaakt naar de prachtige schilderijen van de marinekunstenaar Jeffrey C. Bevan, zijn verkrijgbaar per reeks van drie aan de som van 30,— F, B.T.W. inbegrepen. Niettegenstaande de steeds maar stijgende papier- en drukkosten, kan Neptunus deze kaarten leveren aan de prijs van 30,— F per reeks. Verzendingskosten : 6,— F. Deze kaarten worden voorbehouden aan de lezers van Neptunus. Bij deze kaarten ontvangt men eveneens de omslagen en een viertalig invoegblad met Kerst- en Nieuwjaarswensen.



Prachtige wenskaarten van de Fregatten.

F910 WIELINGEN

F911 WESTDIEP

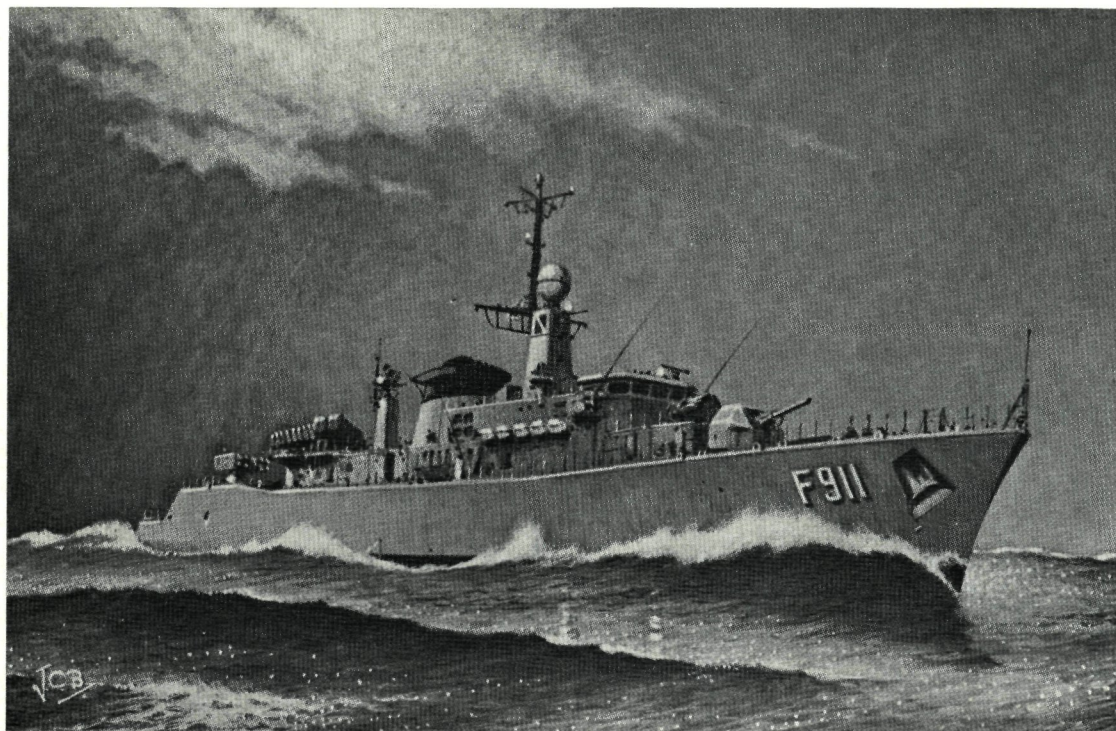
Prijs : 15,- fr. omslag inbegrepen (+ 10,- fr. verzendingskosten)

Splendides cartes de vœux de frégates.

F910 WIELINGEN

F911 WESTDIEP

Prix : 15,- Fr. la carte, enveloppe comprise (+ 10,- Fr. frais d'envoi)





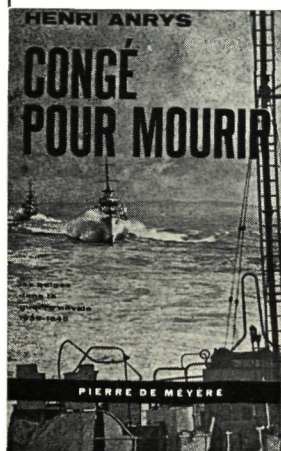
Wenskaarten uniformen, in kleur,
per reeks van 8.
Cartes de vœux « Uniformes »,
série de 8.

Prix spécial de fin d'année :
3,— F pièce, 20,— F les 8.
Sans enveloppes.

Frais d'expédition : 6,— F.

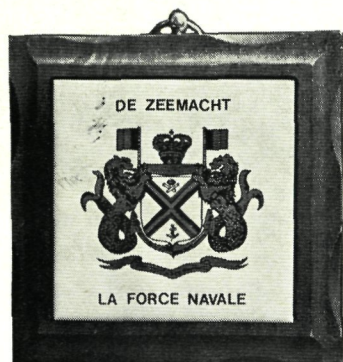
Speciale eindejaarsprijs :
3,— F stuk, 20,— F voor 8.
Zonder omslag geleverd.

Verzendingskosten : 6,— F.



CONGÉ POUR MOURIR, par H. Anrys peut être com-
mandé chez Neptunus, au prix de 480,- F T.V.A.
incluse. Frais d'expédition : 35,- F.

CONGÉ POUR MOURIR, door H. Anrys nu ook te
koop bij Neptunus voor de som van 480,- fr. Een koop
dat ieder personeelslid van de Zeemacht zou moe-
ten bezitten. Verzendingskosten : 35,- fr.



TEGEL ZEEMACHT

Faïencetegel (Villeroy & Boch) met wapenschild van de Zeemacht verkrijgbaar bij Neptunus.

Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten : 15,- Fr.

Zelfde tegel is ook verkrijgbaar ingewerkt in een houten kader.

Prijs : 120,- Fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten : 25,- Fr.

CARREAU FORCE NAVALE

Ce magnifique carreau en véritable Faïence (Villeroy & Boch avec emblème de la Force Navale peut être obtenu à Neptunus.

Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise.

Frais d'envoi : 15,- Fr.

Le même carreau peut être obtenu sur bois.

Prix : 120,- Fr. T.V.A. comprise.

Frais d'envoi : 25,- Fr.



BRIEFHOUDER



PORTE-FEUILLE

Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.

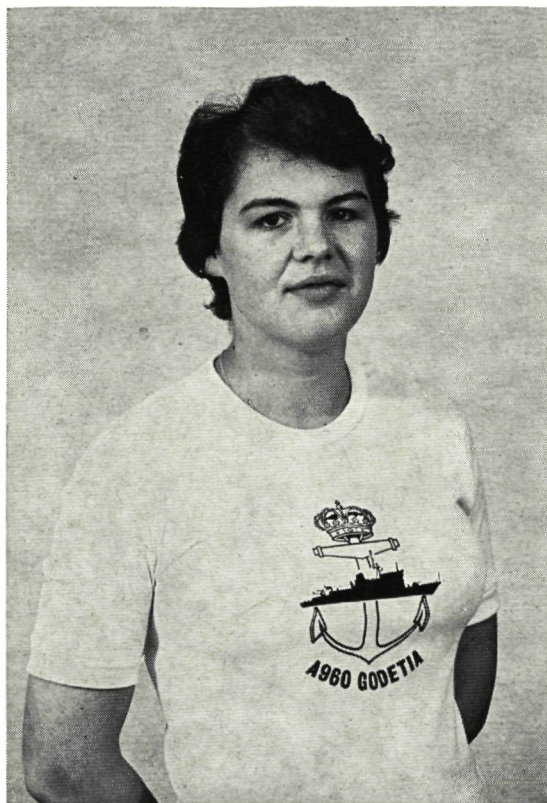
Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

Andere opdrukken zijn mogelijk maar wel per bestelling van minimum 100 stuks.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.

Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 15,- Fr.

D'autres impressions sont possibles, mais par commande de 100 pièces.



Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer **473-6090311-30** van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement au compte **473-6090311-30** de Neptunus.

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small, medium en large met volgende opdrukken : GODETIA - ZINNIA enz...

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk.

Prijs : 230,- fr. inklusief B.T.W.
Verzendingskosten : 25,- fr.

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenu en trois tailles : small, medium et large avec les impressions suivantes au choix : GODETIA - ZINNIA etc...

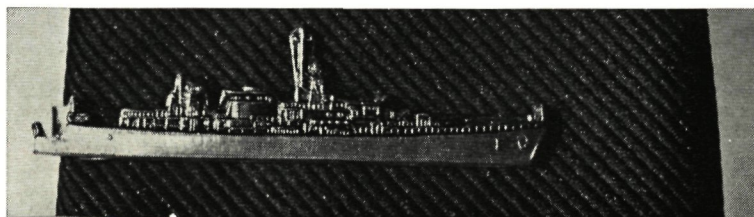
En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles.

Prix : 230,- Fr. T.V.A. incluse.
Frais d'expédition : 25,- Fr.



MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE
PRACHTIGE DASSPELD
DE LA E71-FREGATE
VAN DE E71-FREGAT

EN METAL DORE
IN VERGULD METAAL
220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port
220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.
Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.

Enkel door overschrijving/storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par virement /versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.

T-SHIRT « ZEEMACHT » is te bekomen bij Neptunus Oostende.

Vier maten : Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs : 230,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten : 25,- fr.

T-SHIRT « FORCE-NAVALE » peut être obtenu chez Neptunus Oostende.

Quatre tailles : Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix : 230,- Fr. T.V.A. incluse.

Frais d'expédition : 25,- Fr.



ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,- fr. + 4,5 portkosten.



AUTO-COLLANT

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm. Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,- F + 4,5 de port.

neptunus winkeltje



Deze modieuze T-SHIRT « BELGIAN NAVY » is te bekomen in vier maten : Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs : 250,- fr. B.T.W. inbegrepen.
Verzendingskosten : 25,- fr.

Cet élégant T-SHIRT « BELGIAN NAVY » peut être obtenu en quatre tailles : Extra Small, Small, Medium et Large.

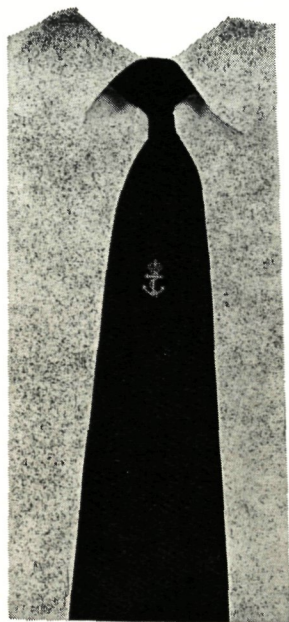
Prix : 250,- Fr. T.V.A. incluse.
Frais d'expédition : 25,- Fr.

En stock dès fin novembre.

In stock eind november.

NIEUW!

NOUVEAU!



LA « CRAVATE FORCE -
NAVALE »

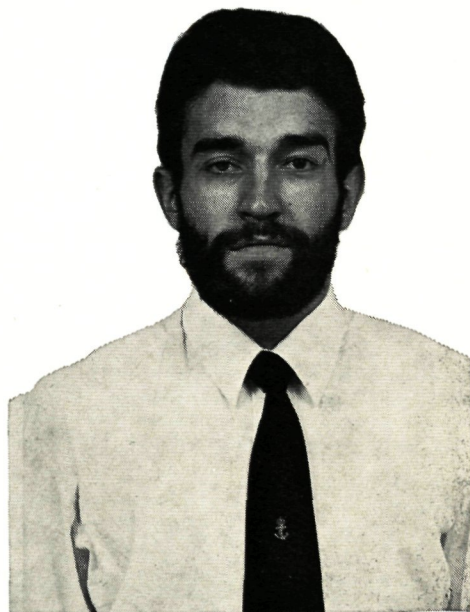
Prix : 250,- Fr. T.V.A. incluse.
+ 25,- Fr. frais de port.

Le payement se fait uniquement par virement/versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus Oostende.

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 250,- fr. B.T.W. inbegrepen.

+ 25,- fr. verzendingskosten.
Enkel door overschrijving/
storting op rekening nummer
473-6090311-30 van Neptunus
Oostende.



ZEEMANSAGENDA

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is te verkrijgen bij NEPTUNUS.

Naast een uiterst efficiënt kalender, bevat deze agenda getijtafels voor 1980 met aanduidingen in tijd en hoogte van hoog en laag water te Oostende en de kust.

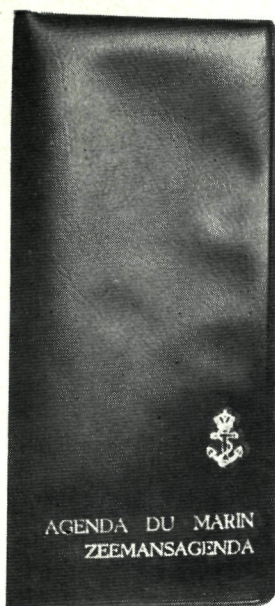
Prijs : 40,- fr. (+ 10,- fr. verzendingskosten) door overschrijving op onze bankrekening.

AGENDA DU MARIN

Cet agenda spécialement conçu pour qui s'intéresse à la mer, peut être obtenue chez NEPTUNUS.

En plus d'un calendrier très pratique, cet agenda comporte les horaires des marées avec indications d'heures et de hauteurs de mer haute et basse à Oostende et à la côte.

Prix : 40,- Fr. (+ 10,- Fr. de frais d'envoi) à virer à notre compte.

**NIEUW - NOUVEAU**

Nieuwe Super-aansteker van het gekende merk «cricket» met regelbare vlam. Speciaal model voor Zeemacht, voor langdurig gebruik, GAS-INHOUD DUBBEL van gewone wegwerpaanstekers, niet hervulbaar.

Speciale lanceerprijs, inclusief B.T.W. slechts 60 fr.

Verzendingskosten : 17 fr.

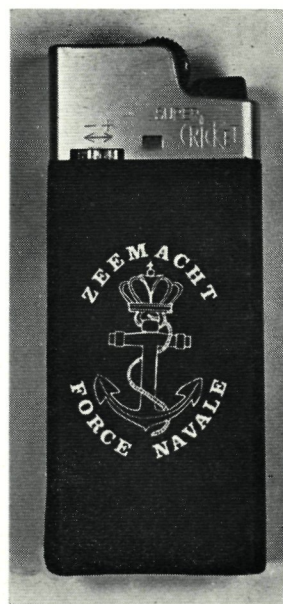
en voor 2... 100,- fr. !

Un nouveau « Super-briquet » de la marque très connue «cricket» vient de naître spécialement pour la Force Navale. Flamme réglable, cartouches longue durée (double des autres; à jeter).

Prix spécial de lancement, TVA comprise : 60 Fr.

Frais d'envoi : 17 Fr.

et pour deux... 100 Fr. !



WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren zijn te bekomen bij Neptunus. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

Prijs: 300,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen. Leveringstermijn: 3 weken.



EMBLEMES

Une série d'émblèmes - pratiquement pour tous les navires - exécuté par l'artiste Ostendais Michiels, en céramique de quatre ou cinq couleurs sont disponible à Neptunus. Chaque armoirie fut approuvée par la Commission Héraldique de la Force Navale et constitue une pièce de collection. Une splendide et élégant cadeau pour un jour de fête.

Prix: 300,- Fr. T.V.A. comprise.

Vue la fragilité de cet article, Il ne sera fait aucun envoi. Délai de livraison: 3 semaines.



Deze prachtige bierpotten in kunstkeramiek met het wapen van de zeemacht, Wielingen of Westdiep, enkel te verkrijgen bij NEPTUNUS.

Prijs: 130,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen.

Magnifique chope en céramique d'art aux armes de la Force Navale, Wielingen ou Westdiep, uniquement en vente chez NEPTUNUS.

Prix: 130,- Fr. T.V.A. comprise.

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.

boutique neptunus

neptunus winkeltje

EEN GOEDKOOP EN TOCH MOOI GESCHENK

Deze mooie volglazen asbak, voorzien van een drietalig opschrift in zeefdruk kost inderdaad slechts 60 fr., BTW inbegrepen, aan deze prijs kan U hem kopen in het Neptunus-winkeltje. Wenst U hem echter bij U thuis bezorgd, dan dient U 25 fr. portkosten meer te betalen.

Postverzending enkel door overschrijving van 60 + 25 of 85 fr. op bankrekening 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

BON MARCHÉ MAIS CEPENDANT BEAU CADEAU

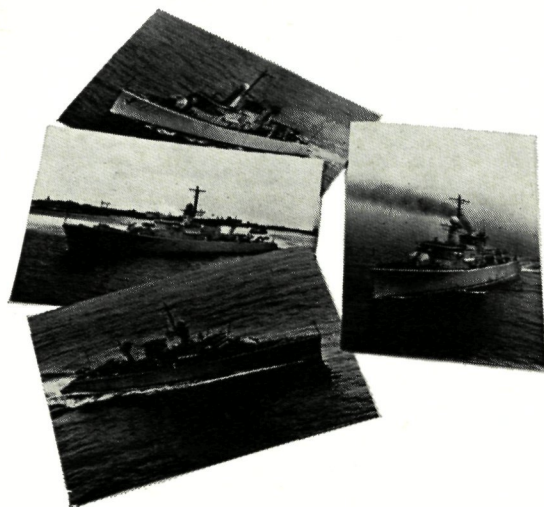
Ce joli cendrier en verre plain, portant une inscription marine trilingue ne coûte que 60 fr., TVA compris, est en vente à la boutique Neptunus. Si vous désirez le recevoir à domicile, il vous suffira de nous faire parvenir un versement de 60 + 25 de frais de port, soit total 85 fr. au compte bancaire 473-6090311-30 de Neptunus, Oostende.



Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas»

neptunus winkeltje



FOTOKAARTEN

Echte fotokaarten van de 4 fregatten.

Prijs : 10,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Ook verkrijgbaar voor andere schepen mits belangrijke bestelling.

PHOTOS

Photos format carte postale des 4 frégates.

Prix : 10,- Fr. T.V.A. comprise.

Les photos des autres navires peuvent être obtenues au même format par commande importante.

Faïencetegel verkrijgbaar voor alle schepen enkel per bestelling van minimum 50 stuks.
Prijs naargelang de afname.

Les Faïences (de tout modèle) peuvent être obtenues par commande de 50 pièces minimum.
Le prix unitaire varie suivant le nombre.

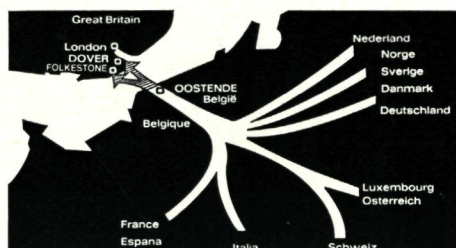
Neptunus is niet verantwoordelijk voor het verloren gaan of het niet ontvangen van verzendingen.

Neptunus ne peut être rendu responsable pour la perte ou la non réception d'envoi.



boutique neptunus

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië
OOSTENDE - FOLKESTONE
OOSTENDE - DOVER



- * Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :
 - Reizigers zonder voertuig : shopping trips (48 u.), winter-weekends excursies, nachtroutebiljetten enz.
 - Automobilisten : — 24 u. excursie : U betaalt slechts de NORMALE prijs van de heenreis voor een heen- en terugreis
 - 60 u. excursie : $\pm 35\%$ vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden
 - 5 dagen excursie : $\pm 20\%$ vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden (tijdens periode tot 31.03.1979 zelfs $\pm 50\%$ reductie).

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
 Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)
 Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

BOELWERF

N.V.

TEMSE

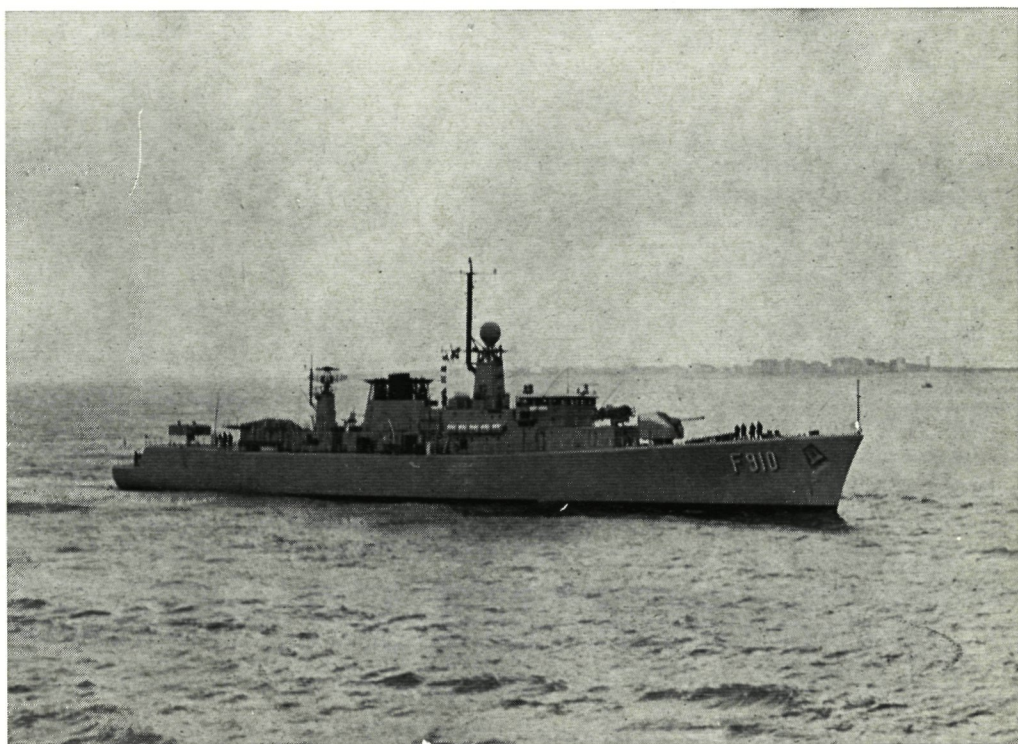
S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».

**BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN**



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN

CMB THE BELGIAN LINE
OFFERING WORLDWIDE SHIPPING
SERVICES

CMB St. Katelijnevest, 61
Tel.: (031) 34 05 05

B-2000 Antwerpen
Telex AMIAN 31 366

MAGNIFIQUE FOULARD POUR DAMES

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie.

Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 250 F + 25 F de frais de port.

En stock dès 15 décembre.



PRACHTIGE DAMESHALSDOEK

Deze werkelijk zeer mooie dameshalstdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halstdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 250 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad...

niet te lang wachten !!

In stock vanaf 15 december.



GOUACHE

Meerkleurige gouache, gedrukt in beperkte oplage van 100.

Genummerd en getekend door de kunstenaar, Adam.

Prijs : 200,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten : 25,- fr.

Gouache colorée, imprimée en 100 exemplaires.

Numérotée et signée par l'artiste, Adam.

Prix : 200,- Fr. T.V.A. comprise.

Frais d'envoi : 25,- Fr.

la force navale recrute !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

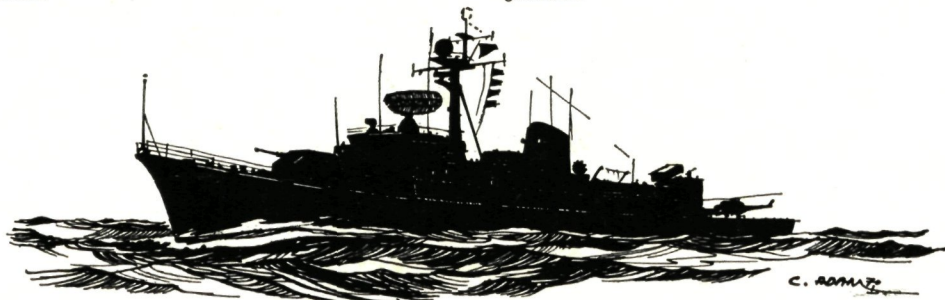
de zeemacht werft aan !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAAN JONSEN

3de en 23e Liniregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires. Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredacteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

27e jaargang - neptunus 1979-80 - 27e année

nr 182 - no 182

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg oostende

Copyright 1979 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent